

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 3276** *Resolución de 11 de marzo de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Estudio informativo complementario de la nueva red ferroviaria del País Vasco - nueva estación Ezkio-Itsaso.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en los apartados 7.c) y 9.k) del anexo II del 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), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden AAA/838/2012, de 20 de abril, sobre delegación de competencias del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formular, por delegación del Ministro, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

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

Objeto y justificación.—El objeto del proyecto es la conversión de un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) en una estación (Ezkio-Itsaso) que será utilizada como estación de viajeros y apartadero de trenes de mercancías. El citado PAET estaba contemplado en el estudio informativo Proyecto de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, con declaración de impacto ambiental (DIA), publicada en el «Boletín Oficial del Estado» el 6 de noviembre de 2000 (Resolución de 22 de octubre de 2000), y en fase de obras en la actualidad. Los dos motivos fundamentales de la revisión de la concepción original del proyecto son su posibilidad de uso a medio y largo plazo como estación de viajeros y la necesidad de utilizarlo como apartadero de mercancías, dado el carácter mixto (viajeros y mercancías) que tendrá la línea, sin menoscabo de la calidad de los servicios de viajeros de alta velocidad.

Localización.—El estudio informativo complementario se localiza en la provincia de Guipúzcoa, dentro del término municipal de Ezkio-Itsaso, y, como se ha indicado, forma parte de la línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián. El origen del tramo es el inicio del PAET/estación Ezkio-Itsaso dentro del viaducto de Santa Lutzi. La longitud de la actuación es de 1.850 m, medidos entre los dos escapes exteriores, cuya posición está condicionada por los estribos de los viaductos situados en los extremos de la actuación. El edificio de la estación se sitúa a la derecha (sentido Behobia) de la traza para permitir el acceso desde la carretera GI-3351, la cual se repone por encima de la plataforma de vías. La actuación finaliza en el viaducto de Zabalegi, en el p.k. 1+850, que salva el cauce de los arroyos de Zabalegi e Igarzabal.

Descripción del proyecto.—La actuación proyectada comprende la modificación respecto al PAET recogido en el estudio informativo con DIA del año 2000. En el momento actual están en construcción las actuaciones correspondientes al tramo Ezkio-Itsaso del citado estudio informativo. A continuación se describe la actuación objeto de declaración de impacto ambiental.

El PAET se proyecta con dos vías de apartado a cada lado de las vías generales con 750 m de longitud útil por sentido. Las vías adicionales destinadas a uso como estación de viajeros, las más externas de la instalación proyectada, tendrán, cada una, un andén de 450 m de longitud y 5 m de ancho para que el uso de la instalación como estación de viajeros pueda llevarse a cabo sin andenes en la vía general, destinada al paso de trenes de alta velocidad. Estas 6 vías permitirán la circulación en ambos sentidos, el estacionamiento de los trenes de viajeros y el apartado de los trenes de mercancías. También se proyectan dos vías de mango en sentido descendente (lado Behobia) y un puesto de banalización constituido por dos escapes para velocidades elevadas, en la zona intermedia de la estación, permitiendo el intercambio de tráfico entre las vías generales. Existen otros dos escapes, en sentido opuesto a los anteriores, que están ubicados en los viaductos.

Los viaductos se modifican con respecto al estudio informativo con DIA. El viaducto de Santa Lutz (inicio actuación) queda con 407 m de longitud y el de Zabalegi (final actuación) con 264 m de longitud. El viaducto de Santa Lutz se proyecta con diez vanos con sucesión de luces de 31,50+7x41,00+48,00+33,50 m, siendo objeto del presente estudio informativo complementario los seis últimos vanos (apoyos P-5 a P-10 y estribo E-2). El viaducto de Zabalegi se proyecta con seis vanos con sucesión de luces de 35,00+4x48,50+35,00 m, siendo objeto del presente estudio los cinco primeros vanos (apoyos P-1 a P-4 y el estribo E-1). En el caso del arroyo Irantxeberri, al igual que en el estudio informativo con DIA, se proyecta su encauzamiento.

Un aparcamiento para vehículos privados y transporte público con capacidad para más de 50 plazas, con acceso directo al edificio de viajeros. Su superficie es de 2.656 m² de superficie incluyendo la estación y el edificio técnico. El acceso al aparcamiento es desde la carretera GI-3351. Se proyectan dos caminos de servicio de unos 50 m cada uno por la margen izquierda de la infraestructura, se repone la carretera GI-3351 en unos 400 m mediante un paso superior y varios caminos.

Edificio de viajeros a un único nivel, de forma rectangular con unos 37 m de longitud por unos 11,60 m de ancho y 7-8 m de alto. En prolongación del edificio de la estación hay un espacio reservado para edificio técnico con 813,08 m², cuyo diseño no es objeto del presente estudio.

El estudio estima que la actuación supone la ocupación total permanente de una superficie de unos 160.000 m², incluyendo la traza, los viales y el aparcamiento y la ocupación temporal en 14.588 m².

Las instalaciones de seguridad y comunicaciones asociadas al PAET/estación y las instalaciones de electrificación asociadas no se contemplan en el estudio de impacto ambiental objeto de la presente DIA. Tampoco se incluyen los tendidos de suministro de energía a la línea ferroviaria ni al PAET, ni las subestaciones de tracción. En consecuencia, todas las instalaciones citadas en este párrafo no se encuentran incluidas en la presente DIA y deberán evaluarse de acuerdo con la legislación vigente.

Alternativas.—El estudio informativo complementario desarrolla una única alternativa en base a los condicionantes de asumir el corredor seleccionado en el estudio informativo original y considerar la orografía de la zona y las instalaciones necesarias para cubrir los nuevos objetivos de explotación que implican la adaptación del PAET, además de considerar la disposición de los ejes de comunicación y focos de afección locales en relación con la vía.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Se recogen a continuación los elementos más destacables en la zona del proyecto según lo indicado en el estudio de impacto ambiental:

2.1 Geomorfología.—La zona se caracteriza por una alternancia de lomas de fuerte pendiente y valles, con barrancos de espesores aluviales generalmente poco importantes y con depósitos coluviales sobre el sustrato rocoso. En el área de estudio se producen procesos de reptación y solifluxión que originan deslizamientos en las laderas. Se presentan también formaciones originadas por disolución, tanto de tipo kárstico como de alto contenido salino.

2.2 Hidrología.—El proyecto se encuentra en el ámbito de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Los arroyos interceptados: Santa Lutzi, Irantxeberri, Igarzabal y Zabalegi son afluentes del río Estanda de la cuenca del río Oria.

2.3 Vegetación.—En la zona de estudio dominan las plantaciones forestales de pino insigne (*Pinus radiata*), otras coníferas e incluso falsa acacia (*Robinia pseudoacacia*). Se presentan también pequeños rodales de robledal acidófilo (*Quercus robur*) y robledal-bosque atlántico, de pequeña superficie pero alto valor ecológico y paisajístico. Existen también alisedas (*Alnus glutinosa*) en algunos fondos de valle, concretamente en el arroyo Santa Lutzi, en una zona que queda fuera del área de actuaciones del proyecto. Además hay pequeñas manchas de pastizales y cultivos, así como brezales. El inicio del proyecto se solapa con el extremo de una cuadrícula UTM 1x1 km del inventario de flora singular del Gobierno Vasco (2009) en la que se detecta presencia de cinco especies, pero, según indica el Gobierno Vasco en su informe de 2010, no están afectadas por el proyecto. El proyecto no afecta a ningún hábitat de interés comunitario.

2.4 Fauna.—La fauna del área del proyecto está bastante condicionada por las repoblaciones y el desarrollo territorial de la zona, de marcado carácter urbano-industrial. El arroyo Santa Lutzi forma parte de las Zonas de Distribución Preferente del visón europeo (*Mustela lutreola*), catalogada en peligro de extinción en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y en el del País Vasco, y con Plan de Gestión en Guipúzcoa (Orden Foral de 12 de mayo de 2004). El área de estudio se encuentra incluida dentro de sendas Áreas de Interés Especial. Estas áreas han sido definidas para dos especies de quirópteros, el murciélago de Geoffroy (*Myotis emarginatus*) y murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*), catalogados vulnerables en los catálogos autonómico y estatal. El punto sensible para la fauna (entendido como lugar de sensibilidad extrema por ser elemento de interés para la persistencia de la especie: nido, colonia de cría, área nuclear de territorio, charca de reproducción o refugio cuya pérdida o deterioro supondría un hecho grave para la población) más próximo se localiza a unos dos kilómetros y corresponde a alimoche común (*Neophron percnopterus*).

2.5 Espacios naturales de interés y paisaje.—El área de estudio no se encuentra en el entorno de ningún espacio de Red Natura 2000, humedal incluido en la Lista Ramsar, ni zona declarada Reserva de la Biosfera. Tampoco afecta a ningún parque natural, biotopo o árbol singular protegidos pertenecientes a la Red de Espacios Naturales Protegidos del País Vasco en base a la Ley 16/1994, de 30 de julio, de Conservación de la Naturaleza del País Vasco; a ningún Área de Interés Naturalístico declarada en base a la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, humedal incluido en el Catálogo de Zonas Húmedas Protegidas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, ni área de interés como corredor ecológico o área de amortiguación de la Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad Autónoma de Euskadi. El proyecto no afecta a ningún paisaje catalogado en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la Comunidad Autónoma.

2.6 Patrimonio cultural.—En el ámbito del estudio se localizan 12 elementos patrimoniales: molino Sagastizabal-Errota, puente y caserío Sagastizabal, caserío-museo Igartubeiti, caserío Santa Lucía Zahar, ermita de Santa Lucía, caserío Zelaeta, caserío Uribar, molino Errotatxo (desaparecido) y casa Errezti-I/Erratzi I, casa Errezti-II/Erratzi II y caserío Jáuregui-Goena.

2.7 Medio socioeconómico.—El principal sector de actividad es la industria manufacturera. El ámbito general de afección del proyecto es un área de producción forestal, considerada como industria, y de producción agrícola (pastos y cultivos atlánticos). El tramo de infraestructura ferroviaria objeto de proyecto ha sido recogido en

el Plan Territorial Parcial Beasaín-Zumárraga-Goierri y los ajustes realizados respecto al proyecto original se mantienen dentro del corredor inicial aprobado. El planeamiento municipal recoge la zona del corredor de alta velocidad como área en la que se autoriza exclusivamente la edificación vinculada a los usos ferroviarios y a usos auxiliares de éstos. El proyecto ocupará también algunos suelos calificados para otros usos.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

3.1.1 Entrada documentación inicial.—El expediente se inició como anejo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, grupo 9.k, por tratarse de una modificación del PAET previsto en el estudio informativo con DIA. Con fecha 17 de diciembre de 2009 tuvo entrada en el entonces Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino el documento ambiental del proyecto. Con fecha 28 de enero de 2010, el promotor remitió los ejemplares necesarios para iniciar el periodo de consultas.

3.1.2 Consultas previas, relación de consultados y contestaciones.—Con fecha 2 de febrero de 2010, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inició un periodo de consultas a instituciones, administraciones y asociaciones previsiblemente afectadas por el proyecto al objeto de que su opinión fuera considerada en la decisión de la citada Dirección General sobre si el proyecto debía someterse o no a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental y, en su caso, sobre el alcance y contenidos específicos del estudio de impacto ambiental. En la tabla adjunta se recoge el listado de consultados, marcándose con una «X» aquellos de los que se ha recibido informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (Madrid)	—
Delegación del Gobierno en el País Vasco (Álava)	X
Confederación Hidrográfica del Cantábrico del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (Asturias)	X
Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco (Álava)	X
Dirección de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco (Álava)	—
Agencia Vasca del Agua del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco (Álava)	—
Dirección de Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco (Álava)	X
Diputación Foral de Guipúzcoa (Guipúzcoa)	—
Ayuntamiento de Ezkio- Itsaso (Guipúzcoa)	X
Eguzki Talde Ekologista (Guipúzcoa)	—
Jaizkibel Mendizale Taldea (Guipúzcoa)	—
Ecologistas en Acción- CODA (Madrid)	—
SEO (Madrid)	—

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas se exponen a continuación.

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, además de la aplicación de las medidas formalizadas para el proyecto conjunto aprobado, exige al promotor la incorporación de medidas adecuadas para paliar los efectos negativos que las obras de entubamiento tendrán sobre las funciones ecológicas desempeñadas por el arroyo Igartza (Irantxeberri).

La Secretaría General de la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco indica algunas medidas de carácter general a tener en cuenta, relativas a protección de la avifauna, calidad de las aguas, gestión de residuos, revegetación, etc.

La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental considera destacable en el ámbito del estudio la presencia de rodales de robledal y bosque mixto autóctono. Señala la necesidad de que las pilas de los viaductos se ubiquen suficientemente alejadas de la vegetación de ribera de los arroyos Santa Lutzi y Zabalegi. Propone la adecuación de las obras de drenaje y del encauzamiento para que sean estructuras que permitan el paso de fauna. Indica que el arroyo Santa Lutzi forma parte de las Zonas de Distribución Preferente del visón europeo, es decir, áreas con una representación suficiente de los hábitats más adecuados para la especie y en mejor estado de conservación. Indica también la coincidencia del ámbito de estudio con las Áreas de Interés Especial del murciélago de oreja partida y el murciélago grande de herradura. En ambos casos considera que, en principio, no son esperables afecciones, debido al viaducto, en el primer caso, y por la lejanía de las colonias, en el segundo. De forma general comparte la valoración de impactos realizada en el documento ambiental y aporta la información necesaria para, en su caso, realizar el estudio de impacto ambiental.

La Dirección de Cultura indica que cualquier actuación en el entorno del caserío Igartubeiti (con expediente incoado para declaración monumental) requiere autorización previa de la Diputación Foral de Guipúzcoa. Para el caserío de Santa Lucía Zahar y la ermita de Santa Lucía (propuestos para inclusión en el Inventario General de Patrimonio Cultural Vasco) recuerda la recomendación genérica de atender a la aplicación de los criterios de restauración científica y conservadora, así como respetar un retiro mínimo de 15 m sin construcciones, instalaciones ni vallados adscritos a edificación de nueva construcción. En el caso del caserío Zelaeta (con propuesta de protección local) se recomienda la aplicación de las medidas correctoras que recomienda el documento ambiental. También se indica que se deberá realizar el seguimiento arqueológico de las obras por un equipo técnico especializado.

El Ayuntamiento de Ezkio-Itsaso considera que el proyecto implica impactos ambientales significativos sobre el medio acuático y críticos sobre el sistema general y local viario. Por ello, considera que deben analizarse soluciones que eviten o minimicen estos impactos, teniendo en cuenta la planificación territorial y urbanística, así como los estudios ya realizados. Estima que la modificación propuesta es cualitativamente relevante, por lo que considera deben contemplarse alternativas de ubicación. Remite un informe y, en base a sus conclusiones, solicita que el proyecto se someta a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con posterioridad a las contestaciones recibidas, con fecha 12 de agosto de 2010, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó al Gobierno Vasco sobre el encuadre del proyecto, por su tipología, en la legislación autonómica (Ley 3/1988) y sobre si las razones aducidas por el Ayuntamiento de Ezkio-Itsaso (impactos previsibles, consideración de estudios de la Comunidad Autónoma, etc.) implicarían la necesidad de someter el proyecto a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. En noviembre de 2010 contestó el Gobierno Vasco. Considera que el proyecto no se encuentra incluido en el anexo I.B de la citada Ley 3/1988, no se pronuncia específicamente sobre las razones e impactos aducidos por el Ayuntamiento e indica que no es el órgano ambiental competente para determinar si el proyecto debe o no someterse a evaluación ambiental.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

La decisión de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental se notificó al promotor con fecha 24 de febrero de 2011, incluyendo una copia de las contestaciones a las consultas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental (alternativas; compatibilidad con la planificación territorial; las futuras actuaciones proyectadas y el sistema viario local; afecciones a hidrología, vegetación autóctona, fauna y patrimonio cultural).

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Información pública, resultado.—La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias sometió el «Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Nueva estación Ezkio/Itsaso» al trámite de información pública y audiencia, publicándose para ello la correspondiente Nota-Anuncio en el «Boletín Oficial del País Vasco» número 178, de fecha 19 de septiembre de 2011, y en el «Boletín Oficial del Estado» número 188, de fecha 6 de agosto de 2011.

Durante el proceso de audiencia se consultó a varias administraciones afectadas y algunos grupos ecologistas, recibiendo informes de los siguientes organismos: Área Funcional de Fomento de la Subdelegación del Gobierno en Álava (2 informes); Confederación Hidrográfica del Cantábrico (2 informes); Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco; Euskal Trenbide Sarea (Gestor público de infraestructuras ferroviarias de Euskadi) y Ayuntamiento de Ezkio/Itsaso. Durante el proceso de información pública se han recibido siete alegaciones de particulares.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública, así como la respuesta del promotor a las distintas consideraciones planteadas.

El Área de Fomento de la Subdelegación del Gobierno en el País Vasco cita una serie de medidas protectoras de carácter genérico para incorporar al proyecto: mínima afección al entorno de los accesos de obra y del almacenamiento de materiales, evitar el desbroce y tala de vegetación autóctona, vallado perimetral de la estación sin terminaciones de alambre de espino o púas, eficaz gestión de vertederos, minoración de producción de polvo y ruido, control de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, etc.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico informa que, de forma general, considera suficiente el contenido del estudio informativo. Indica que deben tenerse en cuenta las condiciones que en su día se impusieron para el estudio informativo con DIA en el año 2000, así como una serie de consideraciones generales de buenas prácticas ambientales en el diseño del trazado y de las medidas correctoras y en la ejecución de las obras, referentes a la protección del medio hídrico. Indica que se ha dado traslado de la documentación a la Agencia Vasca del Agua. Con fecha 27 de mayo de 2011, este último organismo informa favorablemente las modificaciones realizadas en el proyecto constructivo con objeto de minimizar las afecciones de la obra sobre los cauces y adaptarlo a las consideraciones de la DIA del proyecto conjunto y a los criterios de este organismo autonómico.

La Dirección General de Calidad Ambiental del Gobierno Vasco informa que no presenta objeciones al proyecto.

Euskal Trenbide Sarea considera válida y adecuada la solución del proyecto, informándola favorablemente.

El Ayuntamiento de Ezkio/Itsaso informa favorablemente el estudio informativo y la concepción general del proyecto, pero indica que deben resolverse algunos aspectos puntuales en el proyecto constructivo. Estos aspectos se citan a continuación. No modificar el camino público de acceso al caserío Txipi (R.C.-T-1+731), que discurre

paralelo al arroyo Igarzabal y queda al este del apoyo P-2 propuesto para el viaducto Zabalegui, porque la citada reposición, proyectada al oeste del apoyo P-2, afecta a los mejores suelos de la parcela atravesada. Prolongar el camino de acceso a la Virgen de Ezkioga (C.A.-I-511) hasta el cruce de caminos existente 40 m al noroeste para mantener la conexión viaria pública entre el barrio de Zozabarro y el núcleo de Ezkio. Habilitar una conexión viaria entre el túnel o galería de servicio (P.I.-0.82) que discurre bajo las vías del tren (p.k. 0+820) con el actual trazado del camino público que da acceso al caserío Alasain. Habilitar un camino de acceso a la construcción que alberga la representación de la virgen de Ezkioga que cumpla, como mínimo, con las condiciones del acceso actual en cuanto a accesibilidad peatonal y rodada, pues el propuesto en el estudio informativo tiene escasa sección y un tramo escalonado (R.C.-I-1+440). Por último, ejecutar una rotonda o elemento similar que mejore las condiciones del cruce actual de las carreteras GI-2632 y GI-3351, dado el previsible incremento de tráfico que producirá la nueva estación.

Varios particulares ponen de manifiesto diversas afecciones: A un manantial, a un depósito de agua, a caminos de acceso, etc.; también se propone la modificación del trazado de algunos caminos, tanto de servicio por el lado norte del PAET, como de reposición de los existentes. El promotor indica que si se afecta a un manantial y está legalizado, se repondrá el servicio mediante conexión a la red municipal de suministro o localizando un nuevo manantial; respecto al depósito, se trasladará o habilitará uno nuevo y, respecto a los caminos cortados, garantiza la reposición de accesos. En relación con las modificaciones de trazado de caminos planteadas, el promotor indica que en algunos casos se han incorporado ya al proyecto de construcción y que, en algún otro, se resolverá durante la fase de construcción de la plataforma del tramo Ezkio-Itsaso, que ya se ha iniciado. Otro particular solicita que no se apruebe este proyecto ni se declare de interés general por falta de adecuada justificación y de un análisis serio y real de posibles alternativas. Que se emita DIA negativa por las razones anteriores y porque considera que los impactos ambientales del proyecto son críticos, concretamente en la ocupación del suelo, y que se replantee la totalidad de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco (NRFPV) y se paralice. Argumenta que su DIA está caducada y que la evolución y experiencia consolidada en los últimos años en los ámbitos ferroviarios confirman la inadecuación de los criterios generales que dieron origen a la citada infraestructura. Adjunta las alegaciones que hizo al correspondiente estudio informativo en el verano de 1998. Respecto a esta última alegación, el promotor indica que en el estudio informativo objeto de la presente declaración se ha desarrollado una justificación detallada a partir de un estudio funcional que analiza distintos horizontes temporales, se ha realizado una valoración de impactos en el estudio de impacto ambiental con el nivel que requieren este tipo de estudios y una valoración económica con un grado de detalle que está por encima de lo que suele requerir un estudio informativo. Indica también que las alegaciones correspondientes al total de la NRFPV no corresponden al presente expediente de información pública y que su estudio informativo ya siguió su tramitación correspondiente y obtuvo su DIA, la cual sigue vigente salvo en los puntos donde el organismo ambiental competente se ha pronunciado.

3.2.2 Modificaciones introducidas por el promotor tras la información pública. Respecto a las medidas genéricas indicadas por la Subdelegación del Gobierno y la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, el promotor indica que estas medidas han sido recogidas en el estudio de impacto ambiental y que se desarrollarán más detalladamente en el proyecto constructivo. Las soluciones definitivas del proyecto constructivo de los elementos de la infraestructura que afecten al medio hídrico se definirán en coordinación con el organismo de cuenca. Respecto a las cinco propuestas de modificaciones de reposición de caminos o diseño de cruce solicitadas por el Ayuntamiento de Ezkio/Itsaso, el promotor indica que el proyecto constructivo contemplará la ejecución del apoyo P-2 del viaducto sobre el arroyo Zabalegi sin necesidad de desviar el camino de acceso al caserío Txipi, prolongará el camino C.A.-I-511 los 40 m requeridos, garantizará la continuidad del acceso viario al caserío de Alasain y buscará una solución

coordinada con el Ayuntamiento respecto al acceso a la Virgen de Ezkioga en el proyecto de construcción. Respecto a la carretera GI-2632, el promotor indica que estudiará posibles alternativas, pero recuerda que la titularidad de la misma es de la Diputación Foral de Guipúzcoa, por lo que deberá ser este organismo el que plantee y ejecute las soluciones necesarias para el tráfico en dicha zona.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental, información complementaria solicitada por el órgano ambiental.—En octubre y noviembre de 2012, la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicitó información adicional relativa al estudio de ruido y medidas protectoras, medidas de protección del patrimonio cultural, aspectos hidrológicos, etc.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para la selección de alternativas. Por lo que respecta al análisis de alternativas, el estudio indica que se ha buscado la alternativa que quede lo más encajada posible en el corredor de la solución del estudio informativo original con DIA, concordante con el planeamiento supramunicipal y el desarrollo territorial reciente. La orografía de la zona obliga a encajar el PAET entre los viaductos de Santa Lutzi y Zabalegi y a limitar la longitud del PAET.

La selección de la localización del edificio de viajeros en la margen derecha, del aparcamiento asociado y de su acceso viario, se ha realizado teniendo en cuenta la disposición de los ejes de comunicación y focos de afección locales. Este lado de la infraestructura es el más antropizado. En él se encuentran la carretera GI-632, la autovía Beasaín-Zumárraga (GI-632) y el futuro eje cívico para el corredor Beasaín-Zumárraga promovido por el Departamento para la Ordenación y Promoción Territorial de la Diputación Foral de Guipúzcoa. La margen izquierda presenta mayores pendientes y mayor densidad de la masa arbolada, siendo también mayor la incidencia que tendría el proyecto sobre los cursos hídricos.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida, medidas preventivas, correctoras y compensatorias. A continuación se recogen los principales impactos y medidas que indica el estudio de impacto ambiental:

4.2.1 Calidad del aire.—El estudio considera moderado el impacto de las partículas en suspensión, debido al movimiento de tierras, si se aplican medidas correctoras. Entre las medidas consideradas están la cubrición de camiones de transporte de tierras, el riego periódico de superficies susceptibles de producir polvo, la limitación de la velocidad de circulación en los caminos de obra a 20 Km/h, la instalación de plataformas de lavado de ruedas en conexiones de caminos de obra con la red viaria, la ubicación de zonas de acopio de tierras en áreas resguardadas del viento y la revegetación rápida de los taludes y superficies temporales de obra.

4.2.2 Ruido y vibraciones.—El estudio de impacto ambiental considera moderado el impacto de las obras sobre el confort sonoro y estima que las actuaciones objeto de la presente declaración de impacto ambiental, complementarias a los proyectos de plataforma, no supondrán afecciones adicionales a las que se producirán por la circulación de trenes. El estudio de ruido del proyecto constructivo de la plataforma de mayo de 2011, remitido como información complementaria por el promotor en 2012, indica que en el estudio se han adoptado, a nivel de buenas prácticas, los valores límite del 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, por ser valores más restrictivos que los que establece la DIA del 2000. Ello, a pesar de no ser de aplicación, por la disposición adicional segunda del Real Decreto, que establece que éste no es de aplicación para aquellos proyectos cuya tramitación ambiental se haya iniciado con anterioridad a su entrada en vigor. Este estudio identifica como fuentes actuales de ruido la carretera y la autovía GI-632, el ferrocarril y el polígono industrial Anduaga. Incluye mediciones actuales en siete puntos, superándose

los límites de la normativa actual en tres de ellos por el ruido procedente de las industrias. La modelización de la situación futura que realiza el estudio considera 31 receptores e identifica 5 puntos (el último fuera del tramo objeto de la presente DIA). El estudio propone la instalación de pantallas metálicas fonoabsorbentes, de color ocre o verde para favorecer su integración con el entorno, en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 0+000-0+170 lado derecho, 0+080-0+190 lado izquierdo, 1+825-1+995 lado derecho, siendo todas de 2 m de altura, excepto las del primer tramo, en el que se proponen de 3,5 m. El estudio concluye que con estas medidas se consigue la reducción por debajo de los valores límite establecidos en el Reglamento, salvo en una edificación situada al inicio del trazado en la margen izquierda, pero que si cumple los valores establecidos en las DIA del 2000.

4.2.3 Geomorfología y suelos.–El estudio estima en unos 160.000 m² la superficie ocupada por el proyecto de forma permanente y en 14.588 m² la superficie ocupada temporalmente por las instalaciones auxiliares. Califica de alto (categoría establecida por el estudio entre moderado y severo) el impacto, aunque puntualiza que la mayoría de los suelos ocupados son de calidad moderada. El estudio de impacto ambiental y las aclaraciones posteriores del promotor cuantifica en unos 1.300.000 m³ la excavación, unos 430.000 m³ los rellenos (incluyendo traza, aparcamiento, estación y viales) y unos 445.000 m³ el volumen total de tierras no utilizables. Para las tierras procedentes de la excavación el estudio contempla varias alternativas de destino: rellenos en la propia obra, el vertedero autorizado situado en la vaguada de Igartzola (arroyo Igartzabal) con capacidad para 3.500.00 m³ (superior a los excedentes del tramo) al que se accede desde el p.k. 1+780 (propuesto por el Ayuntamiento de Ezkio/Itsaso), vertederos utilizados en otros tramos de la LAV adyacentes, canteras abandonadas o en explotación con planes de restauración aprobados y obras deficitarias de tierras cronológicamente coincidentes con la actuación proyectada. Respecto a los materiales necesarios para la ejecución de la obra, el estudio estima en 453.000 m³ el volumen total de los mismos, considerando terraplén y saneos en los rellenos. Considera que con la compensación de tierras se tiene suficiente para cubrir las necesidades de los rellenos, el núcleo, la coronación y los saneos; para el balasto, subbalasto y la capa de forma indica que se recurrirá a las canteras en explotación más próximas a la traza. Se atenderá a lo especificado en el documento Contenido de los proyectos de rellenos de tierras y rocas del ramal guipuzcoano de la nueva red ferroviaria en el País Vasco redactado en cumplimiento del Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la ejecución de rellenos.

El estudio prevé el acceso a la obra a través de la superficie a ocupar por la plataforma y mediante los caminos rurales, dando prioridad a los existentes, y restaurándose tras su uso. Otras medidas minimizadoras de impacto previstas en el estudio son el jalonamiento de la superficie estricta de ocupación por las obras antes de su inicio; el plan de restauración de las superficies afectadas por la obra (incluyendo vertederos, áreas auxiliares, etc.); la definición y cartografía de zonas de exclusión, restringidas y admisibles para instalaciones auxiliares, vertederos, préstamos, caminos de obra y zonas de acopio temporal; etc. El estudio prevé dos zonas de instalaciones auxiliares, una con una superficie de 6.415 m² situada en ambos márgenes de la vía entre los pp.kk. 0+100 y 1+200 y otra de 8.173 m² situada en la margen derecha en el p.k. 0+600.

4.2.4 Hidrología.–La infraestructura proyectada atraviesa el arroyo Santa Lutzi (p.k. 0+050) con un viaducto de 400 m de longitud, el arroyo Irantxeberri (p.k. 0+940) encauzándolo en una longitud aproximada de 180 m (junto con el encauzamiento de unos 150 m de la vaguada afluyente por su margen izquierda en el lado norte de la infraestructura), una vaguada en el p.k. 1+240 y otra pequeña vaguada en el p.k. 1+430, así como el arroyo Igartzabal (p.k. 1+760) y el arroyo Zabalegi (p.k. 1+820), ambos atravesados por un viaducto de 264 m (entre ejes de apoyos en estribos). El estudio considera leve el impacto sobre la hidrología superficial en la fase de construcción, por no atravesar ningún cauce de primer orden y proyectar obras de paso como viaductos sobre los de mayor entidad, y moderado sobre la hidrología subterránea, por ser la mayoría de

los terrenos atravesados de baja permeabilidad. El estudio prevé diseñar los viaductos de forma que los estribos queden como mínimo a 5 m de la vegetación de ribera, colocándose las pilas fuera de los cauces; profundizar en el estudio hidrológico, tanto en la inundabilidad como en la vulnerabilidad hidrogeológica con especial atención a la zona de desmonte para ver si son necesarias medidas de corrección del flujo subterráneo (sifones, portillos, etc), así como en el análisis de la posible afección a pozos o manantiales; medidas de protección del sistema hidrológico en los parques de maquinaria; barreras de retención de sedimentos para la protección de arrastres a los cauces; balsas de decantación en las zonas de instalaciones auxiliares y de ejecución de viaductos; puntos de limpieza de canaletas de hormigoneras; pasos provisionales de obra sobre los cauces para evitar turbidez de las aguas; control de vertidos; control de los niveles piezométricos y de los parámetros físico-químicos de las aguas durante las obras y durante los tres primeros años de la explotación, etc. Las modificaciones realizadas, en el proyecto constructivo del estudio informativo del que es complementario el presente proyecto, con objeto de minimizar las afecciones de la obra sobre los cauces y adaptarlo a las consideraciones realizadas con posterioridad, han sido informadas favorablemente por la Agencia Vasca del Agua.

4.2.5 Vegetación.—La vegetación dominante en la zona son las plantaciones forestales de turno de corta rápido, fundamentalmente de pino radiata. Las actuaciones proyectadas no afectan a la aliseda existente en el arroyo Santa Lutzi. El estudio indica que el trazado afecta a pequeñas manchas de robledal (*Quercus robur*) en los pp. k. 0+400-0+500, 0+700-0+800 y 1+000, considerando que las dos primeras tienen un grado muy acusado de alteración con presencia de especies colonizadoras (avellanos, sauces, falsa acacia, etc). El estudio califica de alto el impacto sobre la vegetación durante las obras y moderado durante la explotación por la restauración de las superficies de ocupación temporal. Como medidas de protección, el estudio propone limitar al máximo la zona indispensable de desbroce y el desarraigo de pies arbóreos, el inventario de los susceptibles de ser trasplantados, el acopio de tierra vegetal y su utilización en la restauración, la restauración de taludes y superficies de ocupación temporal, la restauración de vertederos, la restauración específica de la superficie bajo los tableros de los viaductos y de los emboquilles de obras de drenaje transversal, así como la elaboración y ejecución de un plan de prevención y extinción de incendios. Recomienda la reposición de marras y la realización de riegos estivales durante los dos primeros años tras la plantación.

4.2.6 Fauna.—El estudio califica de alta la afección durante las obras a la fauna, siendo el hábitat más afectado el de las plantaciones forestales. Indica que la traza intercepta el Arroyo Santa Lutzi que forma parte de las zonas de distribución preferente del visón europeo, que cuenta con un Plan de Gestión. Aunque no son esperables afecciones sobre la especie al proyectarse un viaducto sobre el río, propone acordar medidas preventivas y correctoras específicas, coordinadas y aprobadas por la Diputación Foral de Guipúzcoa, que incluirán el seguimiento durante la fase de obras y explotación, ofreciendo información periódica sobre el estado de las poblaciones de visón europeo y prestando especial atención a la potencial formación de poblaciones asilvestradas de visón americano. No se afecta por las actuaciones al punto sensible para la fauna (mencionado en el apartado 2.4. de esta declaración) más próximo. El estudio señala la superposición de la zona de actuaciones con las áreas de distribución preferente para el murciélago de Geoffroy y el murciélago grande de herradura. Respecto al efecto barrera, señala los arroyos Santa Lutzi, Irantxeberri, Igarzabal y Zabalegui como puntos de intercepción de pasos naturales de fauna, pero considera que la permeabilidad está garantizada por los viaductos, excepto en el segundo caso. En éste, considera la obra de drenaje difícilmente adaptable como paso de fauna por su excesiva longitud y traslada la adaptación al marco del p.k. 1+240. Por todo ello, califica de leve el impacto sobre la fauna en la fase de explotación y de alto en la fase de obras. Como medidas propone la adaptación para la fauna de los drenajes longitudinales, de los viaductos y del marco antes citado; la colocación de dispositivos de escape tipo rampa en sitios estratégicos; la

posible incorporación de dispositivos que constituyan un obstáculo al paso de quirópteros y aves en las zonas de terraplén, con la rasante a cota del terreno o en viaducto, para aislar la infraestructura, aunque sea parcialmente, y modificar las trayectorias de vuelo en su entorno; la batida de fauna antes del desbroce especialmente en las citadas áreas de interés; la restricción de las obras más ruidosas (despejes, desbroces y voladuras) en periodo nocturno, a primeras horas de la mañana y últimas de la tarde, así como la no realización de obras en las inmediaciones de los cauces del arroyo de Santa Lutzí entre los meses de marzo y junio, debido al visón europeo, y la limitación de las obras más ruidosas en los mismos meses en el entorno inmediato de los puntos de reproducción de quirópteros; el mantenimiento de los pasos de fauna en la fase de explotación; etc. Enumera también medidas genéricas para evitar la colisión y electrocución de la avifauna en tendidos eléctricos a pesar de indicar que estos no son objeto del presente estudio.

4.2.7 Espacios naturales de interés y paisaje.—El estudio indica que no se afecta ni directa ni indirectamente a ningún espacio protegido y considera el impacto sobre el paisaje moderado y, al no atravesar ningún paisaje protegido, asumible. El estudio contempla la redacción de un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, que incluirá todas las superficies auxiliares, incluidas las de ocupación temporal, así como los vertederos. Prestará atención a la localización preferente de los acopios temporales en lugares ocultos a la vista de potenciales observadores.

4.2.8 Patrimonio cultural.—El estudio califica de moderado el impacto sobre el patrimonio cultural. Prevé la realización de una prospección arqueológica intensiva durante la redacción del proyecto constructivo para la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico, así como la incorporación de un programa de actuaciones compatible con el plan de obra y redactado en coordinación con el Departamento de Cultura del País Vasco, incorporando el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo y/o paleontólogo. El estudio propone una serie de medidas específicas sobre los elementos patrimoniales inventariados más próximos a la zona de obras. Para el Caserío Igartubeiti, con expediente incoado para su declaración monumental, aunque el estudio considera que no se producirá ningún tipo de afección por estar a más de 100 m, prevé que, en el caso de que durante la ejecución de la obra se realice alguna actuación en el entorno de éste, se requerirá la autorización previa de la Diputación Foral de Guipúzcoa. Para los elementos con propuesta para su inclusión en el Inventario General de Patrimonio Cultural Vasco, como el Caserío Santa Lucía Zahar, se vigilará que durante la ejecución de las obras se respete un retiro mínimo de 15 m sin construcciones ni instalaciones ni vallados. Para el Caserío Zelaeta, con propuesta de protección local, se evitará la afección sobre el mismo durante la ejecución de las obras respetando la delimitación física de la obra. No obstante, en la información complementaria facilitada por el promotor, se indica que, en ningún caso, se verán afectados de manera directa los caseríos presentes en las inmediaciones del ámbito de estudio. El más próximo es el caserío Zelaeta, pero indica que se ve protegido de cualquier afección por la presencia del muro proyectado al pie del terraplén. Aclara también que los caseríos Igartubeiti y Santa Lucía Zahar, se ubican a más de 50 m del ámbito de estudio, por lo que no se prevé que sea necesario implementar medidas correctoras adicionales.

4.2.9 Medio socioeconómico.—El estudio considera compatible el impacto sobre el planeamiento y positivo sobre la productividad sectorial en la explotación. El estudio prevé medidas como potenciar la contratación de mano de obra local, señalizar temporal y permanentemente los desvíos, reponer caminos y carreteras, elaborar un plan de circulación de maquinaria y vehículos, controlar estos movimientos, etc.

5. Condiciones al proyecto

Para el desarrollo del proyecto, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, las del estudio acústico de 2011 y las asumidas por el promotor tras la información pública, junto con las que sean de aplicación del desarrollo del estudio informativo con DIA de 2000, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

5.1 Tal como establece el estudio acústico de mayo de 2011, se realizará un proyecto de protección acústica complementario que defina con mayor detalle las medidas previstas en él. Además, se realizarán mediciones en todas las edificaciones próximas al trazado durante la fase de explotación para, en su caso, definir e implantar medidas adicionales de protección acústica.

5.2 Para la ubicación de las instalaciones auxiliares se utilizarán las áreas especificadas en el estudio de impacto ambiental (apartado 4.2.3 de esta declaración) o la propia traza. Para los préstamos únicamente se emplearán canteras autorizadas y con planes de restauración aprobados. Para las tierras procedentes de la excavación se atenderá a lo recogido en el estudio de impacto y en el expediente de información pública.

5.3 Las medidas de carácter hidrológico deberán estar informadas favorablemente por la Agencia Vasca del Agua, especialmente las referentes al entubamiento del arroyo Irantxeberri y la vaguada afluente al mismo por su margen izquierda.

5.4 Para la adecuación de las estructuras transversales como pasos de fauna se deberá valorar tanto la longitud de las mismas como la continuidad del paso con otros elementos que incrementan o impiden el paso de fauna (carretera y autopista GI-632, edificaciones, etc). Para ello, y para la adecuación a tal fin del terreno bajo los viaductos y los cerramientos, en su diseño, ejecución y seguimiento, se seguirán las especificaciones de las Prescripciones Técnicas referentes a diseño de pasos de fauna y vallados (MMA, 2006), así como las relativas al seguimiento y evaluación de la eficacia de las citadas medidas (MARM, 2008).

5.5 Especificaciones para el seguimiento ambiental. El estudio de impacto ambiental incorpora un programa de vigilancia ambiental para garantizar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, así como corregir las posibles disfunciones con respecto a las medidas propuestas o a la aparición de efectos ambientales no previstos.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Estudio informativo complementario de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco - nueva estación Ezkio-Itsaso, al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa seleccionada y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 11 de marzo de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

ESTUDIO INFORMATIVO COMPLEMENTARIO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA DEL PAÍS VASO – NUEVA ESTACIÓN EZKIO-ITSASO

