

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

16584 *Resolución de 23 de julio de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del «Estudio informativo de la variante de la línea 01-720 Bilbao Abando Indalecio Prieto-Santurtzi en Olabeaga».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 31 de octubre de 2023, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del «Estudio Informativo de la variante de la línea 01-720 Bilbao Abando Indalecio Prieto-Santurtzi en Olabeaga», remitida por la Dirección General del Sector Ferroviario del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como promotor y órgano sustantivo.

La actuación supone la modificación de 1.272 m del trazado de la línea 01-720-Bilbao Abando Indalecio Prieto-Santurtzi, desde la estación de San Mamés (P.K. 2+680) hasta el P.K. 3+952, una vez sobrepasado el ámbito de la estación de Olabeaga, en dirección Santurtzi. La motivación del cambio de trazado reside en el cumplimiento de los compromisos adquiridos mediante la firma del Protocolo de colaboración entre Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao Ría 2000, ADIF y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, cuya finalidad es promover el desarrollo urbanístico del barrio de Olabeaga. Para ubicar futuras edificaciones y elementos urbanos, es necesario modificar el trazado de la actual línea ferroviaria.

Con fecha 17 de noviembre de 2023, se solicita al promotor la subsanación del documento ambiental y, el 12 de diciembre de 2023, se recibe el documento subsanado.

Con fecha 15 de diciembre de 2023, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados (La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos)	Respuestas recibidas
Dirección General de la Costa y el Mar. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	SÍ
Demarcación de Costas del País Vasco en Bizkaia. Dirección General de la Costa y el Mar. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	NO
Oficina Española del Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	SÍ
Consejo Asesor. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	NO
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático. Viceconsejería de Sostenibilidad Ambiental. Gobierno Vasco.	SÍ
Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular. Viceconsejería de Sostenibilidad Ambiental. Gobierno Vasco.	NO
Dirección de Atención a Emergencias y Meteorología. Viceconsejería de Seguridad. Gobierno Vasco.	SÍ
Dirección de Patrimonio Cultural. Viceconsejería de Cultura. Gobierno Vasco.	SÍ
Dirección de Salud Pública y Adicciones. Viceconsejería de Salud. Gobierno Vasco.	NO
Dirección de Infraestructuras del Transporte. Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes. Gobierno Vasco.	NO

Relación de consultados (La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos)	Respuestas recibidas
Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE).	SÍ
Uraren Euskal Agentzia- Agencia Vasca del Agua.	SÍ
Instituto Geológico y Minero de España.	SÍ
ADIF.	SÍ
Delegación Gobierno País Vasco.	SÍ
Ayuntamiento de Bilbao.	NO
Diputación Foral de Bizkaia.	NO
Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural. Diputación Foral de Bizkaia.	SÍ
Departamento de Obras Públicas y Transportes. Diputación Foral de Bizkaia.	NO
Euskal Trenbide Sarea (ETS).	SÍ
Ecologistas en Acción - Ekologistak Martxan Bizkaia.	NO
SEO/BirdLife.	NO
WWF/Adena.	NO

Con fecha 5 de marzo de 2024, se requiere, a través de su órgano jerárquicamente superior, el informe del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia. El informe solicitado se aporta con fecha 12 de marzo de 2024.

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis técnico realizado, con fecha 2 de abril de 2024, se traslada al promotor la existencia de posibles impactos en la zona de actuación, que podrían evitarse o descartarse ampliando la información del documento ambiental, e incorporando al proyecto determinadas prescripciones.

Con fecha 20 de mayo de 2024, el promotor acepta expresa e íntegramente las modificaciones propuestas, las cuales pasan a integrar la versión final del documento ambiental sobre la que versa el presente procedimiento.

Analizada la documentación obrante en el expediente y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto:

Las principales actuaciones incluidas en el Estudio Informativo son: trazado de la variante, nueva estación de ferrocarril de Olabeaga (su construcción se realiza en dos etapas, en la primera queda descubierta y en la segunda se realiza el cubrimiento de la estación), estructuras (pantalla de pilotes P.K. 0+330, muros P.K. 0+343,5 a 0+493,5, soterramiento mediante falso túnel P.K. 0+493,5 a 0+745, marco de hormigón armado P.K. 0+745 a 0+890 y tramo bajo estructura existente P.K. 0+890 a 1+270), superestructura, instalaciones (nueva subestación eléctrica, enclavamiento electrónico, puesto de mando local, bloqueos, señales y ASFA digital), reposiciones (camino Labein, cuesta Olabeaga, glorieta, acceso subestación y N-634) levantamientos y demoliciones (aproximadamente 3.795 m de vía).

El trazado de la variante, al norte, se ve condicionado con la propia conexión con la línea actual en un espacio encajado entre la carretera N-634 y los edificios existentes del barrio de Olabeaga. El inicio de la actuación comienza en este extremo, coincidiendo con una alineación recta del trazado actual, 300 m antes del paso bajo la pasarela que une la carretera y el barrio de Olabeaga.

Una vez realizada la conexión, en sentido Bilbao, la variante debe respetar tanto la iglesia del barrio como la estación de servicio de la N-634 que se encuentran conectadas peatonalmente por dos ascensores y una pasarela sobre las vías actuales. El trazado propuesto, evita también la afección al paso peatonal sin necesidad de demoler ni reponer ninguna de las estructuras.

La conexión sur se produce bajo los accesos de la A-8 a San Mamés, aprovechando la estructura construida en previsión de la realización de esta variante. Todo el tramo entre la estación de San Mamés (P.K. 1+330) hasta el P.K. 0+890 discurre bajo la estructura existente, y hasta el P.K. 0+493 (que marca el final de la estación de Olabeaga), el trazado discurrirá en falso túnel.

Por esta línea, transitan trenes de mercancías, incluidas las peligrosas, y trenes de viajeros. Esta situación se mantendrá hasta la puesta en servicio de la «Variante Sur Ferroviaria», momento en el cual se segregarán los tráficos, el de mercancías por la Variante Sur y el de viajeros por la línea actual.

La construcción de la variante ferroviaria de la línea 01-720 y la reposición de todos los servicios afectados se llevará a cabo en 2 etapas:

– Etapa 1. Se lleva a cabo la mayor parte de la obra civil. Se subdivide en las siguientes fases:

- Fase 1: Construcción de la nueva estación de Olabeaga y del tramo de soterramiento y marco necesario para reponer, por la parte superior de los mismos, el vial de la Cuesta de Olabeaga.
- Fase 2: Conexión de la reposición del vial con el vial existente de Olabeaga.
- Fase 3: Construcción de la plataforma ferroviaria restante, incluido el tramo interior del cajón existente construido bajo los accesos de la A-8 por San Mamés.
- Fase 4: Conexiones de plataforma, vía y elementos de seguridad y electrificación actual con los elementos proyectados y desvío del tráfico por el nuevo trazado.
- Fase 5: Finalización de los trabajos con la conexión definitiva de los viales que se reponen en el ámbito de la actuación.
- Fase 6: Levante de la línea actual.

– Etapa 2. Cubrición de la estación de Olabeaga. Esta segunda etapa no puede realizarse hasta que esté en servicio el ramal de Olabeaga de la «Variante Sur Ferroviaria». Las fases constructivas se coordinarán con las actuaciones de la «Variante Sur Ferroviaria» en el tramo donde coinciden ambos trazados.

De forma preliminar a la redacción del Estudio Informativo se realizó un estudio de posibles alternativas que fueran compatibles con los condicionantes y la problemática detectada en el ámbito de Olabeaga. Todas las alternativas debían tener en cuenta los siguientes puntos: condicionantes físicos del emplazamiento (el cajón existente bajo los accesos a la A-8, la pasarela entre la iglesia del Barrio de Olabeaga y la estación de servicio anexa a la carretera N-634), no comprometer el desarrollo urbanístico del ámbito liberado, coordinación con el proyecto de la «Variante Sur Ferroviaria» y requisitos de seguridad necesarios para el tránsito de mercancías peligrosas por la estación. Tras el análisis de las diferentes alternativas se descartaron aquellas que no fueran compatibles con alguno de los condicionantes anteriores, en este sentido se concluyó que la única opción posible es la denominada Alternativa A.

El documento ambiental del proyecto con código 20230355 se encuentra a disposición del público en el siguiente enlace:

<https://sede.miteco.gob.es/portal/site/seMITECO/navServicioContenido>

b. Ubicación del proyecto:

El área en la que se pretende realizar la futura actuación se encuentra en el barrio de Olabeaga de Bilbao, situado en la margen izquierda de la Ría de Bilbao, dentro del

Distrito de Basurto-Zorrotza y delimitado por el lado oeste por la carretera N-634 y por el acceso de la A-8 a Bilbao por San Mamés.

Actualmente la vía de ferrocarril existente atraviesa el enclave de Olabeaga de sur a norte dividiendo este barrio en dos, manteniendo un trazado paralelo a la propia ría, quedando el núcleo de viviendas, la estación y un aparcamiento público en el lado más próximo al cauce y en el lado montaña unas instalaciones deportivas al aire libre, un área industrial en desuso (antiguos terrenos de Labein), la subestación eléctrica que da servicio a la línea de ferrocarril y un edificio de viviendas.

c. Características del potencial impacto:

Efectos sobre la calidad del aire y el cambio climático.

Durante la fase de construcción, son previsibles afecciones directas a la calidad del aire derivadas del aumento de polvo y partículas en suspensión por el empleo de maquinaria, circulación de vehículos, el tránsito de personal, los movimientos de tierra, los acopios de áridos y materiales granulares; así como la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) por el empleo de maquinaria y vehículos en circulación.

Las principales medidas para minimizar este impacto consisten en realizar riegos periódicos, asegurar el buen estado de funcionamiento de la maquinaria, limitar la velocidad de la maquinaria y cubrir con lonas los vehículos que circulen cargados.

Durante la fase de explotación, se prevé una afección positiva significativa al aire y al clima por la reducción del número de vehículos a motor gracias al incremento del uso del ferrocarril.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) valora positivamente las iniciativas, que desplazan el transporte hacia modalidades menos contaminantes y más eficientes. Dado que se trata de una modalidad de transporte sin emisiones directas de GEI, se considera que el proyecto tendrá, en términos generales, un impacto positivo desde el punto de vista de la mitigación del cambio climático. Recomienda el cálculo de la huella de carbono asociada al proyecto, en la medida en que haya información disponible al respecto, teniendo en cuenta las fases de construcción, puesta en servicio y desmantelamiento, con el objeto de proponer alternativas para reducir y compensar la huella de carbono por lo que los resultados se deben traducir, dentro de lo posible, en medidas destinadas a esta finalidad e incorporarlas al proyecto.

Como consideraciones relativas a la adaptación al cambio climático, indica que se utilice la Norma de ADIF «Metodología para el análisis del riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático», para identificar y proponer la implementación de las medidas de adaptación necesarias para minimizar los efectos del cambio climático, y señala que el promotor debe identificar y establecer medidas para reducir o compensar aquellas actuaciones del proyecto con implicaciones importantes para la adaptación al cambio climático en el entorno urbano son la ocupación del terreno, el uso del agua y el suelo, entre otros.

La Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE) recomienda, como base para el análisis de mitigación y adaptación al cambio climático, la utilización de los documentos «Evaluación de la vulnerabilidad y riesgo de los municipios vascos ante el cambio climático»⁽¹⁾ e «Inundación pluvial asociada a eventos extremos de precipitación en escenarios de cambio climático en Euskadi»⁽²⁾. También recomienda, en relación con los valores de incremento del nivel del mar, emplear el conocimiento más actualizado y regionalizado disponible

⁽¹⁾ <https://ihobe.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=37ebeeee36fb42cca42c0bbac2d512de>

⁽²⁾ <https://www.ihobe.eus/publicaciones/inundacionpluvial-asociada-a-eventos-extremos-previpitacion-enescenario-cambio-climatico-en-euskadi>

En respuesta a los informes anteriores, en la documentación de mayo de 2024, el promotor utiliza los documentos recomendados por IHOBE, para el análisis de las amenazas del cambio climático, y se compromete a realizar el cálculo de la huella de carbono y a dar cumplimiento a la Norma de Adif «Metodología para el análisis del riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático» en fase de proyecto de construcción.

Efectos sobre la calidad acústica y vibratoria.

El ámbito de estudio está caracterizado por la presencia de un importante nudo de acceso rodado a Bilbao (autopista A-8, carretera N-634, y vías secundarias), así como el trazado ferroviario que comunica Bilbao con las poblaciones situadas a lo largo de la costa cantábrica. Asimismo, el documento ambiental identifica los edificios residenciales plurifamiliares, que conforman el actual Barrio de Olabeaga, el Hospital Universitario de Basurto, y diversos edificios de usos administrativos y docentes pertenecientes a la Universidad del País Vasco.

Durante la fase de construcción, las afecciones causadas por los niveles de ruido y vibraciones que pueden afectar de forma directa y negativa al entorno procederán fundamentalmente de las operaciones de movimiento de tierras.

Como consecuencia de lo anterior, el documento ambiental considera fundamental asegurar que los niveles de ruido no superen los límites permitidos durante la construcción para lo cual propone una serie de medidas, entre las que se destacan: utilización de maquinaria de bajo nivel sónico, homologada y con mantenimiento adecuado, limitación del número de máquinas trabajando simultáneamente, utilización de revestimientos y carenados en tolvas, cintas transportadoras y cajas de volquetes, limitación de velocidad a 20 km/h, limitaciones en el horario de trabajo y utilización de pantallas acústicas portátiles.

En lo que respecta a las vibraciones durante la fase de construcción, el documento ambiental incluye un apéndice específico en el que, tras describir los principales trabajos susceptibles de generar vibraciones, identificar las fuentes emisoras (maquinaria) e identificar los potenciales receptores sensibles, concluye indicando que no se prevé la generación de niveles de vibración que puedan afectar al confort y, además, no se esperan afecciones estructurales desde el punto de vista de la vibración generada por la maquinaria. No obstante, recomienda evaluar de nuevo las distintas actividades y maquinarias en fase de proyecto constructivo, con el detalle que requiere esa fase. En el caso de que en la fase de proyecto constructivo se identifique algún tipo de actividad susceptible de generar vibraciones cerca de los límites normativos, se planteará la instalación de monitores de vibraciones para llevar un control exhaustivo durante la fase de obra.

Para la fase de explotación, el documento ambiental incluye un apéndice específico en el que se ha realizado un análisis acústico de la situación futura mediante un modelo de cálculo predictivo con el fin de realizar una evaluación de las edificaciones potencialmente afectadas por el desarrollo del nuevo trazado y dimensionar, de forma preliminar, las medidas correctoras necesarias.

El estudio parte de un análisis preliminar del estado actual, en el que el trazado ferroviario discurre muy próximo a los edificios residenciales del barrio de Olabeaga. En el escenario futuro, la plataforma ferroviaria se desplazará al sur, acercándola a la agrupación de vías de acceso rodado a Bilbao, y alejándola de las viviendas existentes. Asimismo, una parte significativa del recorrido pasará a ser subterráneo. En cuanto al tráfico rodado, la actuación contempla la apertura de un enlace directo del barrio de Olabeaga con la carretera N-634, a través del denominado Camino de Labein, actualmente inaccesible al tráfico rodado.

Del análisis de los indicadores de impacto sobre usos residenciales, entendidos estos como los de mayor necesidad de protección, se desprende que el proyecto representará una mejora significativa en los indicadores de impacto acústico asociados exclusivamente al tráfico ferroviario, hecho que resulta esperable desde el momento en que la plataforma ferroviaria se aleja de las zonas habitadas, y además un tramo

considerable pasa a estar soterrado. Tampoco el recinto sanitario de Basurto va a sufrir perjuicio acústico como consecuencia de este proyecto. Ahora bien, en términos de ruido global, la presencia de importantes infraestructuras de tráfico rodado enmascara las mejoras obtenidas, hecho que se traduce en cambios muy leves en términos de objetivos de calidad acústica.

Los indicadores de superación de los objetivos de calidad acústica se alcanzan en un tramo localizado en el inicio de la actuación, donde el trazado ferroviario previsto apenas sufre modificaciones respecto a la situación actual, para lo cual se proponen los siguientes elementos de apantallamiento:

Unidad de apantallamiento	001	002
P.K. inicio.	0+150	0+320
P.K. final.	0+250	0+350
Altura (s/terreno).	1.500 mm	1.500 mm

El documento ambiental también incluye un apéndice específico en el que se estudia el impacto por vibraciones inducidas durante la operación ferroviaria. Las características de la metodología empleada y las principales conclusiones de dicho estudio son las siguientes:

– Para caracterizar el estado vibratorio actual en el entorno de la futura línea de cercanías C1-C2 de Bilbao, se desarrolló una campaña de mediciones donde se registró el campo de vibraciones inducido por cada paso de tren en tres secciones.

– Se desarrolló un ensayo para evaluar la transmisibilidad de vibraciones por el suelo, que permitió ajustar el modelo de predicción empírico a las condiciones reales de propagación del suelo.

– Con el modelo empírico, calibrado con medidas experimentales *in situ*, se calculó el nivel de vibración previsto para cada uno de los edificios inventariados.

– El tramo objeto de estudio se puede dividir en dos grupos según el tipo de superestructura: vía en superficie y vía en túnel. La mayoría de los receptores afectados por la vía en superficie tienen uso residencial, con un valor límite de nivel de vibración (Law) de 75 dB; y para la vía en túnel, la mayoría de los receptores afectados tienen uso hospitalario, docente o cultural, con un valor límite de nivel de vibración (Law) de 72 dB.

– Según los resultados del estudio impacto vibratorio, el tramo en el que el nivel previsto de vibraciones supera el valor límite de la normativa es el tramo de vía en superficie. Se identificaron los edificios de uso residencial entre P.K. 0+000 y P.K. 0+320 con un nivel de vibración previsto superior al valor límite de la normativa de 75 dB. Estos edificios son los identificados con los números 1, 3, 5 y 13, con una distancia entre 14 m y 21 m del centro de la vía.

– Por lo tanto, en cuanto al proyecto constructivo, el tramo inicial del proyecto requiere un estudio más detallado, en el que se recomiendan medidas experimentales dentro de una o dos viviendas para caracterizar el comportamiento dinámico de los edificios y modelos numéricos para definir la eficacia de las medidas correctoras.

– No se prevé que el nivel de vibración en los receptores en el tramo de vía en túnel supere el valor límite de la normativa.

En cualquier caso, el documento ambiental recoge que deberán realizarse estudios acústicos y de vibraciones de mayor detalle, en el marco del proyecto constructivo correspondiente.

Efectos sobre la geomorfología y suelos.

De acuerdo con los datos incluidos en el documento ambiental, será necesario realizar los siguientes movimientos de tierras:

EXCAVACIONES.	Tierra vegetal (m ³).	1.652,10
	Roca (m ³).	84.248,30
	Suelo (m ³).	86.502,40
NECESIDADES.	Balasto (m ³).	6.390,60
	Subbalasto (m ³).	1.181,60
	Capa de forma (m ³).	3.101,90
	Relleno falso túnel (m ³).	3.860,80
	Otros rellenos (m ³).	93.384,20
BALANCE.	Vertedero (m ³).	104.612,80

Debido al carácter urbano de esta obra, se descarta la posibilidad de apertura de zonas de préstamo cercanas, por lo que, para cubrir las necesidades externas de material, se utilizarán canteras cercanas al área de estudio.

La Diputación Foral de Bizkaia afirma que el destino ideal de los sobrantes de las infraestructuras en esta zona de Bizkaia es el Puerto de Bilbao, además, la existencia de la propia línea de ferrocarril, que finaliza en dicho puerto de Bilbao, facilitaría el transporte de los sobrantes.

Por ello, en el documento ambiental de mayo de 2024, el promotor propone que el destino preferente de los materiales sobrantes sea el Puerto de Bilbao que, a priori, cuenta con capacidad de acogida suficiente para los excedentes que se generan. Si llegado el momento, el Puerto no tiene la necesidad y/o capacidad de acoger estos materiales, el promotor afirma que se recurrirá a los siguientes vertederos:

– Depósito de vertidos autorizado y gestionado por la empresa «Lancha Restauración». Se localiza a una distancia de 19 Km respecto a la traza, cuenta con autorización para acoger más de 700.000 m³.

– Depósito de residuos no peligrosos de «Cespa Conten» en Zalla. Se localiza a una distancia de 27 Km respecto a la traza, en 2011 contaba con una capacidad de más de 3.600.000 m³.

En el área por la que discurren las actuaciones proyectadas, se encuentran las siguientes parcelas incluidas en el «Inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo»: 48020-00087, 48020-00086, 48020-00092, 48020-00091, 48020-00093, 48020-00094, 48020-00092, 48013-00115 y 48013-00138. De todas estas parcelas, únicamente se ve afectada directamente la parcela 48020-00093 «F.C. Portugalete»: Terminales y estaciones de ferrocarril (CNAE 93: 63.211).

La Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE), además de indicar las parcelas incluidas en el inventario de suelos potencialmente contaminados directamente afectadas o próximas, informa que en la parcela 48020-00086 y 48020-00087 se han realizado actuaciones en el marco de los expedientes denominados SEFESA (SC-3/01) y GESCOVI OLABEAGA (DCS-0029/20; DCS-0033-20; DCS0056/ 16-AE) respectivamente, culminando el primero con un Certificado de la Calidad del Suelo y el segundo con una Declaración de la calidad del suelo respectivamente. Por ello afirma que será necesaria la tramitación de una declaración de calidad de suelo en el caso de que se dé alguna de las situaciones incluidas en el artículo 23 de la Ley 4/2015 para la

prevención y corrección de la contaminación del suelo (movimientos de tierra, cambios de uso del suelo, etc.).

El documento ambiental prevé que los suelos contaminados, que se obtengan durante las operaciones de excavación, y el balasto que se retire y pueda estar contaminado, serán caracterizados y tratados según lo dispuesto en la legislación vigente.

Efectos sobre la hidrología.

En la zona de estudio, no se observan cauces o ríos, no obstante, el ámbito se sitúa dentro de la masa de agua de transición de la ría de Bilbao, concretamente al Nervión Interior (ES111T068010) con naturaleza de cauce muy modificado.

La zona de actuación no se encuentra dentro de las zonas de inundabilidad de la Ría de Bilbao.

El promotor afirma que, desde el punto de vista hidrogeológico, en el área de actuación del proyecto no se reconoce ninguna masa de agua o acuífero. Por tanto, considera que no existe afección a acuíferos subterráneos, y respecto a los niveles freáticos superficiales, las posibles afecciones serán puntuales y, en todo caso, mínimas con los sistemas de drenaje proyectados.

Las principales medidas propuestas para la protección de la calidad de las aguas son la instalación de barreras de retención de sedimentos y la impermeabilización del suelo en zonas de instalaciones auxiliares de obra, áreas de almacenamiento de materiales y puntos limpios.

La Agencia Vasca del Agua realiza las siguientes consideraciones, que han sido asumidas expresamente por el promotor en el documento de mayo de 2024:

1. Se implementarán todas aquellas medidas que sean necesarias para conseguir un correcto tratamiento y gestión de los residuos producidos en la zona de obra, de manera que se evite el aumento de sólidos en suspensión en la red de drenaje y en la ría del Ibaizabal.
2. Las áreas propuestas para impermeabilizar: instalaciones auxiliares de obra, áreas de almacenamiento de materiales y puntos limpios, contarán con un sistema de drenaje perimetral que permita la recogida de los lixiviados generados en cada ámbito y su correcto tratamiento.
3. En relación con los procedimientos de excavación, se incluirá la caracterización de las aguas que surjan durante el proceso, de cara a su vertido, tratamiento, etc.
4. Se recuerda que queda prohibido el vertido directo o indirecto de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar, salvo que se cuente con la preceptiva autorización emitida por Administración hidráulica competente, en este caso la Agencia Vasca del Agua.

En relación con el dominio público marítimo terrestre, el documento ambiental afirma que el ámbito general del proyecto se encuentra en las proximidades de terrenos con expediente de deslinde en tramitación (DL-106-IV).

Tras el análisis del informe de la Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO, el promotor incluye en el documento ambiental de mayo de 2024, una colección de planos en la que ha trasladado las líneas de deslinde y el compromiso de que las actuaciones que se lleven a cabo en zonas de dominio público marítimo terrestre se adecuarán a la normativa vigente (en concreto el colector que actúa como obra de drenaje transversal de la cuenca 1 del proyecto), de que se levantarán todas las ocupaciones obsoletas y aquellas de las que no se prevea su futura utilización en dominio público marítimo terrestre y que, para las obras que deban ejecutarse en el medio marino, se solicitará el correspondiente informe de compatibilidad con la Estrategia Marina de la Demarcación Noratlántica, así como el resto de autorizaciones indicadas en la normativa vigente.

Efectos sobre la vegetación.

El proyecto se encuentra dentro del área urbanizada de Bilbao, por lo que la vegetación está degradada y no se encuentran especies o formaciones de interés. No se han observado taxones incluidos en la Lista Roja de Flora Vasculosa de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El documento ambiental afirma que el entorno vegetal que existe en la zona de actuación es vegetación alóctona con pinceladas de arbolado autóctono como fresnos, cornejos, etc. La vegetación alóctona está constituida por *Pinus* sp. y *Robinia pseudoacacia*, entre otras. Se observan plantas alóctonas invasoras como la *Cortaderia selloana* o la *Buddleja davidii*.

El informe de la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco destaca que se debe desarrollar un proyecto de restauración ambiental y un protocolo para el control y erradicación de especies de flora alóctona invasora.

Las principales medidas para la protección de la vegetación incluidas en la documentación presentada en mayo de 2024 son:

- Durante la fase de redacción del proyecto constructivo se realizará una prospección botánica para determinar la vegetación potencialmente afectada y definir la vegetación que es posible conservar por su ubicación, interés y estado fitosanitario. También incluirá un análisis detallado de la flora alóctona invasora presente, con el objetivo de definir un protocolo para el control y erradicación de estas especies.

- Previo al inicio de las obras: Delimitación de los perímetros de actividad de los trabajos.

- Durante la fase de obras: Aplicación del protocolo de gestión de especies alóctonas invasoras.

- Plan de restauración ambiental.

Efectos sobre la fauna.

Las actuaciones previstas se realizan sobre terreno urbano continuo, por lo que las especies de vertebrados que se pueden encontrar son aquellas que se han adaptado a vivir en las grandes concentraciones de edificios e infraestructuras.

El documento ambiental concluye que, dado el carácter urbano de las actuaciones, no existen hábitats naturales ni especies faunísticas protegidas o de especial interés conservativo en el entorno de las actuaciones, y por tanto no se proponen medidas protectoras específicas.

No obstante, destacar que la ría de Bilbao se encuentra regulada por el Decreto Foral 118/2006, de 19 de junio, por el que se aprueba el Plan de Gestión del Visón Europeo, en el Territorio Histórico de Bizkaia, como especie en peligro de extinción y cuya protección exige medidas específicas. Aunque la ría de Bilbao se encuentre fuera de la zona de actuación, se debe tener en cuenta la cercanía a las actuaciones y la posibilidad de sufrir afecciones indirectas por vertidos accidentales.

En el apartado «Efectos sobre la hidrología», de la presente resolución, se detallan las medidas propuestas por el promotor para protección de la calidad de las aguas.

Efectos sobre los espacios protegidos.

En el ámbito del proyecto, no se localizan áreas de Red Natura 2000, humedales Ramsar, biotopos protegidos, parques naturales, árboles singulares, reservas de la biosfera, zonas del inventario de humedales y tampoco lugares del catálogo abierto de espacios naturales.

Tampoco, se encuentran Hábitats de Interés Comunitario incluidos en la Directiva Hábitats 92/43/CEE.

La Diputación Foral de Bizkaia informa que en el territorio sobre el que se desarrolla el proyecto no existe constancia de elementos o valores destacados del Patrimonio Natural, salvo la propia ría de Bilbao.

Efectos sobre el paisaje.

La calidad paisajística de la zona de estudio es baja, característica inherente de un área con fuerte carácter antrópico, con un paisaje dominado por infraestructuras y edificaciones.

Por tanto, aunque la actuación implicará una transformación permanente del paisaje, la relativa baja calidad estética del entorno actual y la presencia de diversas infraestructuras minimizan la necesidad de implementar medidas de protección paisajística adicionales. No obstante, la documentación de mayo de 2024 incluye un Plan de restauración ambiental que deberá desarrollarse durante la redacción del proyecto de construcción.

Efectos sobre el Patrimonio histórico-cultural.

El documento ambiental recoge un apéndice específico denominado «Estudio de afección al Patrimonio Cultural: Prospección Arqueológica» con el objetivo evaluar los riesgos reales de la obra sobre el patrimonio arqueológico, histórico, artístico y etnológico, presente en su entorno inmediato; concretar la existencia o no de nuevos enclaves no documentados hasta la fecha y, en su caso, evaluar su vinculación directa con las infraestructuras y proponer las medidas correctoras más oportunas para su documentación y salvaguarda, con anterioridad y durante la fase de ejecución de los trabajos.

Dicho estudio concluye con el siguiente cuadro resumen:

Código	Denominación	Afección/Distancia eje	Impacto/Medida correctora
Cod. 154 A1-018.	Hospital Civil de Basurto.	Nula / 82 m P.K. 0+830 y 20 m a reposición Cuesta Olabeaga.	No afecta. Inicialmente ninguna.
Cod. 40 C-335.	Iglesia San Nicolás de Olabeaga.	Nula / 10 m PP.KK. 0+280 a 0+310.	No afecta. Inicialmente ninguna.
Cod. 1406.	Estación de Olabeaga.	Nula / 80 m PP.KK. 0+825-0+840 y 62 m a reposición Camino Ventosa.	No afecta. Inicialmente ninguna.
Cod. 21 C-286.	Colegio Público Olabeaga.	Nula / 70 m PP.KK. 0+370 a 0+410.	No afecta. Inicialmente ninguna.
Cod. 1928 C-331.	Escuela de Ingenieros.	Nula / 15 m P.K. 1+330.	No afecta. Inicialmente ninguna.
Proyecto Constructivo.		Impacto Compatible. Control arqueológico periódico y puntual de movimientos de tierra.	

La Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco afirma que el informe realizado tras la prospección arqueológica recoge bien las posibles afecciones, que pueda originar el proyecto, identificando, describiendo y evaluando los posibles efectos en el Patrimonio Cultural, y será el futuro proyecto constructivo el que deba recoger y atender las observaciones y recomendaciones expresadas en dicho informe para la protección de los posibles elementos culturales que puedan verse afectados por el proyecto.

También, indica que, si en el transcurso de la obra, se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico o etnológico, se suspenderán preventivamente los trabajos y se informará a la dirección de proyecto y al Servicio de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia. Este aspecto ha sido expresamente recogido por el promotor en el documento ambiental de mayo de 2024.

Efectos sinérgicos y acumulativos.

El documento ambiental destaca el posible efecto sinérgico y acumulativo con la ejecución del ramal de Olabeaga de la Variante Sur Ferroviaria.

Si la ejecución de ambas infraestructuras se realizara de forma simultánea se produciría un aumento de la presión sonora y de las vibraciones. No obstante, se prevé que, con los estudios de detalle que se realicen en fase de proyecto de construcción y con las medidas preventivas planteadas, no se producirán efectos graves en el medio.

Para la fase de explotación, no se prevé que se produzcan efectos sinérgicos por aumento del ruido ya que buena parte de los trazados de ambos proyectos serán subterráneos y cuentan con medidas específicas, como son las pantallas acústicas. En el caso de las vibraciones, ambos proyectos incluyen estudios de vibraciones de detalle para la fase de proyecto de construcción por lo que se aplicarán medidas precisas para minimizar este impacto.

Desde un punto de vista paisajístico, también podría producirse un efecto sinérgico negativo por la presencia de ambas infraestructuras, sin embargo, como se trata de una zona de baja calidad paisajística, la reordenación urbana proyectada, junto con las medidas de integración, traerán consigo un efecto sinérgico positivo.

Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos.

El documento ambiental incluye un análisis de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes en el que como conclusión se incluye una matriz en la que relaciona las amenazas, las vulnerabilidades del proyecto, los riesgos y efectos sobre los factores ambientales y las medidas a adoptar en fase de proyecto para asegurar la resiliencia de la infraestructura al cambio climático.

Amenazas		Riesgo	Medidas
Categoría	Denominación		
Meteorológicas. Cambio Climático.	Altas temperaturas.	Daños en la infraestructura: derribo de estructuras.	Adecuación del diseño de la infraestructura a las condiciones meteorológicas extremas.
	Frío Intenso.	Cortes de la infraestructura por hielo o acumulación de nieve.	Establecimiento de procedimientos de actuación frente a emergencias.
		Daños leves en la infraestructura por uso de contramedidas.	Establecimiento de planes de mantenimiento.
	Vientos Fuertes.	Destrucción de la infraestructura (avalanchas, sobrecarga).	Adecuación del diseño de la infraestructura a las condiciones meteorológicas extremas.
		Derribo de señalización, cerramientos o pantallas.	Adecuación del diseño de cerramientos y pantallas a las condiciones de vientos.
		Derribo de arbolado en el entorno de la infraestructura.	Reposición de marras.
Hidrológicos/Cambio Climático.	Lluvias intensas/ Inundaciones.	Daños en la infraestructura: socavación de rellenos.	Establecimiento de planes de mantenimiento.
		Efecto presa por insuficiencia del drenaje transversal de la infraestructura.	Adecuación del diseño de las ODTs a las condiciones meteorológicas extremas.
Geológicas.	Movimientos Terreno.	Cortes / Daños en la infraestructura.	Estudio y adecuación del trazado a los riesgos de movimiento del terreno.
		Destrucción de la infraestructura.	Estudio y adecuación del trazado a los riesgos de movimiento del terreno.

Amenazas		Riesgo	Medidas
Categoría	Denominación		
Tecnológicas.	Químicos (Oleoductos, etileno ductos, gasoductos).	Cortes preventivos en la infraestructura.	Establecimiento de procedimiento de actuación frente a emergencias.
	Transporte Mercancías Peligrosas.	Interrupciones del tráfico.	Establecimiento de procedimiento de actuación frente a emergencias.
		Daños en la infraestructura por acción de los contaminantes o explosiones.	Establecimiento de procedimiento de actuación frente a emergencias.
		Vertidos de contaminantes.	Adecuación del diseño de drenaje.

El informe de la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco, en primer lugar, recoge como antecedente que este organismo ya ha emitido informes sobre los dos proyectos con los que guarda relación el presente proyecto: la «Variante Sur Ferroviaria de Bilbao» y el «Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao». Posteriormente incluye información sobre los posibles riesgos de protección civil a título informativo (sísmico, transporte de mercancías peligrosas, meteorológicos, etc.) y afirma que el proyecto está afectado por el Decreto 277/2010, de 2 de noviembre, por el que se regulan las obligaciones de autoprotección exigibles a determinadas actividades, centros o establecimientos para hacer frente a situaciones de emergencia, y por tanto deberá tener un Plan de Autoprotección así como estar inscrito en el Registro de Planes de Autoprotección de Euskadi.

En todo caso, al igual que los aspectos técnicos y el diseño del proyecto, la vulnerabilidad del proyecto, en base al análisis realizado por el promotor, es un factor a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente, previo a la autorización del proyecto.

Plan de vigilancia ambiental.

El documento ambiental incluye un plan de vigilancia ambiental que recoge los objetivos a conseguir y la forma de ejecutarlo mediante informes y controles a realizar en sus distintas fases.

Fundamentos de Derecho

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

El procedimiento se regula en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El «Estudio Informativo de la variante de la línea 01-720 Bilbao Abando Indalecio Prieto-Santurtzi en Olabeaga» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2. apartado a) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1.b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del «Estudio Informativo de la variante de la línea 01-720 Bilbao Abando Indalecio Prieto-Santurtzi en Olabeaga», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 23 de julio de 2024.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

