
ANTECEDENTES

**ANEJO
01**

ÍNDICE

1. Introducción	1
1.1. Antecedentes administrativos	1
1.2. Antecedentes técnicos.....	3

1. Introducción

1.1. Antecedentes administrativos

En el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI), figura de planificación vigente en la actualidad, se prevé una serie de inversiones en los corredores de altas prestaciones, tanto de viajeros como de mercancías, entre los que se encuentra la Nueva Línea de Alta Velocidad Vitoria-Bilbao/San Sebastián-Frontera Francesa.

En ese sentido, se incluye la inversión para dar continuidad a la plataforma ya construida hasta Basauri, continuando la infraestructura hacia la Estación de Bilbao-Abando.

Los antecedentes administrativos que deben tenerse en cuenta al tratar de esta actuación son los siguientes:

En octubre de 1997 la empresa INECO redacta el “Estudio Informativo del Proyecto de Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco”, cuya Orden de Estudio fue aprobada con fecha 29 de diciembre de 1995, ordenando que se incoase el correspondiente expediente de información pública y oficial de acuerdo con lo establecido en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y en el Real Decreto 1302/1986 vigente entonces, de evaluación de impacto ambiental.

El citado Estudio Informativo se desarrolló en dos fases, una primera fase de estudio de corredores a escala 1:25.000 y una segunda, más detallada, sobre la alternativa elegida a escala 1:5.000.

Una vez redactado el Estudio Informativo, la Secretaria de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento resuelve su aprobación técnica con fecha 27 de mayo de 1998.

El Ministerio de Fomento resolvió someter a información pública el Estudio Informativo, publicándose la correspondiente Orden Ministerial de fecha 30 de junio de 1998 en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 177, de fecha 25 de julio de 1998, y en los boletines de Álava, Gipuzkoa y Bizkaia.

Durante el proceso de información pública y oficial se recibieron 696 escritos. Mediante escrito de 9 de diciembre de 1999, el Abogado del Estado-Jefe informó

de que el expediente de información pública y oficial del Estudio Informativo del proyecto de Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco había sido tramitado en la forma legalmente prevista en el Real Decreto 1211/1990, Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y en el Real Decreto 1311/1988 de Evaluación de Impacto Ambiental.

La Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo “Proyecto de la nueva red ferroviaria en el País Vasco” se formuló por la Secretaria General de Medio Ambiente el 22 de octubre de 2000, y se publicó en el B.O.E. con fecha 6 de noviembre de 2000.

Mediante Resolución de 24 de Noviembre de 2000 (publicada en el BOE de 5 de febrero de 2001), de la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, se aprueba el expediente de información pública y oficial y definitivamente el Estudio Informativo (EI) del Proyecto de nueva red ferroviaria en el País Vasco.

Con fecha 8 de noviembre de 2002, el Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF, en la actualidad ADIF), anuncia la licitación del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto de plataforma del tramo: Basauri-Bilbao de la Línea de Alta Velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián.

Una vez puestos en marcha los trabajos, y tras conocer los resultados del estudio geotécnico sobre el trazado del Estudio Informativo aprobado en el tramo Basauri – Bilbao, surge la necesidad de realizar una propuesta de modificación del mismo. Así, en febrero del año 2003, se redactó un documento de propuesta de modificación de trazado que contemplaba cuatro alternativas, coincidiendo todas en la imposibilidad de terminar el trazado en el mismo punto que lo hacía el Estudio Informativo aprobado, y generándose la necesidad de ampliar el ámbito del trazado hasta el final del túnel de Cantalojas, a la entrada de la Estación de Abando.

Con fecha también de febrero de 2003 se adjudicó la redacción del proyecto de plataforma del tramo: Basauri – Bilbao de la línea de alta velocidad Vitoria – Bilbao – San Sebastián a la empresa TYPESA, que finalizaría dicho proyecto de construcción en enero de 2004.

En 2006 el Ministerio de Fomento, el Gobierno Vasco y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) firmó un convenio de colaboración para la construcción de la línea de Alta Velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián-Frontera Francesa, conocida comúnmente como “Y vasca”.

En septiembre de 2006 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación anunció la licitación del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del “Estudio Informativo del proyecto de acceso de la nueva red ferroviaria del País Vasco a Bilbao”, que adjudicaría en diciembre a la empresa SENER, Ingeniería y Sistemas, S.A.

La necesidad de redactar este nuevo Estudio Informativo para el acceso a Bilbao se justificaba, en primer lugar, por la modificación de parte del trazado del Estudio Informativo aprobado, y en segundo lugar, porque dicho Estudio Informativo se quedaba en las inmediaciones de la Estación de Abando, pero sin llegar a la misma, de modo que resultaba necesario analizar las diferentes configuraciones de la estación con la llegada de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco a la ciudad de Bilbao.

El procedimiento de evaluación de Impacto Ambiental del estudio de acceso de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco a Bilbao se inició el 24 de julio de 2007 mediante la remisión de Documento Inicial por parte de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento a la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

El 14 de noviembre de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, para determinar el alcance del Estudio de Impacto Ambiental y señalar las implicaciones ambientales del proyecto.

Posteriormente, con fecha 4 de abril de 2008, dicha Dirección de Calidad y Evaluación Ambiental remitió a la Dirección General de Ferrocarriles el resultado de las contestaciones recibidas durante la fase de consultas.

Con fecha 28 de mayo de 2012 la Dirección de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles confirmación de si el Estudio de Impacto Ambiental había sido sometido a Información pública. El 10 de agosto de

2012 la Dirección General de Ferrocarriles comunicaba que no había sido sometido a información pública y que no era previsible hacerlo a corto plazo, por lo que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, mediante resolución de 6 de septiembre de 2012 declara terminado el procedimiento, con el consiguiente archivo del expediente de evaluación ambiental del proyecto.

En julio de 2013 SENER finalizaría el Estudio Informativo del proyecto de acceso de la nueva red ferroviaria del País Vasco a Bilbao.

En junio de 2015 se redactó el Estudio Informativo de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco. Tramo Basauri – Bilbao, para el corredor de acceso, el cual acababa en el inicio del túnel de Cantalojas, quedando fuera el análisis de la estación.

El punto de inicio de este estudio informativo viene determinado por el Proyecto Constructivo de la Línea de Alta Velocidad Vitoria – Bilbao – San Sebastián. Tramo: Galdakao – Basauri, el cual fue redactado por la empresa Ayesa en 2005.

Entre otras estructuras, este tramo comprendía la ejecución de un viaducto de 438m sobre el río Nervión, que además salvaba la línea ferroviaria Castejón – Bilbao, la carretera BI-625 y el ramal de accesos a Zarátamo y Arrigorriaga.

Las obras correspondientes a este proyecto constructivo concluyeron en abril de 2013, y el extremo del mencionado viaducto constituye el comienzo de las alternativas desarrolladas en el presente Estudio Informativo.

En Junio de 2017 el Ministerio de Fomento aprueba la redacción del “Estudio Informativo de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco. Corredor de Acceso y Estación de Bilbao-Abando” basándose en las propuestas de los estudios y proyectos anteriores, para la creación de una línea de ferrocarril de altas prestaciones, y es encomendado a Ineco para su desarrollo.

Dicho documento se desarrollará en dos fases:

- Fase A 1:5.000: Donde se analizan alternativas en el corredor de Acceso desde el viaducto sobre el Nervión hasta la estación de Bilbao Abando, así como las alternativas de estación compatible con los requerimientos funcionales, y compatibles con la variante Sur Ferroviaria y la conexión directa Bilbao-Santander.

- Fase B 1:1.000: En base a las alternativas consideradas en el estudio informativo, se elaborará un Estudio de Impacto Ambiental con el contenido definido en la Ley 9/2018, de 5 de Diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de Diciembre, de Evaluación ambiental.

En la Fase A (planteamiento de alternativas) se analizaron con el mismo grado de detalle dos alternativas de estación junto con dos alternativas de trazado para el corredor de acceso. Teniendo presentes los pros y contras de cada una de estas alternativas, la Comisión Interinstitucional para la Llegada de la Alta Velocidad a Bilbao (integrada por Gobierno Vasco, Ministerio de Fomento, Adif, Diputación Foral de Vizcaya, Ayuntamiento de Bilbao y Ayuntamiento de Basauri) se reúne el 24 de Octubre de 2018 y adopta el acuerdo de que el Estudio Informativo debe recoger una única de las alternativas para la estación y los dos trazados para el corredor de acceso.

El presente Documento corresponde a la Fase B (estudio informativo). Esta fase aborda la optimización y definición con el grado de detalle suficiente para su tramitación sectorial y ambiental de las alternativas preseleccionadas en la fase anterior como consecuencia del acuerdo de la Comisión Interinstitucional del 24 de octubre de 2018. El estudio informativo concluirá con la selección y propuesta de la solución óptima.

1.2. Antecedentes técnicos

Para la redacción del presente Estudio Informativo se han tenido en cuenta los estudios, documentos y proyectos que se citan a continuación:

- Estudio Informativo del Proyecto de Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, octubre de 1997.
- Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo del Proyecto de Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, de fecha 22 de octubre de 2000 (B.O.E. de 6 de noviembre de 2000).
- Proyecto de Construcción de plataforma de la Línea de Alta Velocidad Vitoria – Bilbao – San Sebastián. Tramo: Basauri – Bilbao. Tysa. Enero 2004.
- Proyecto Constructivo de la Línea de Alta Velocidad Vitoria – Bilbao – San Sebastián. Tramo: Galdakao – Basauri. Ayesa. 2005.

- Estudio Informativo para la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao. Fase 1/1000. Enero de 2008
- Estudio Informativo del Proyecto del Corredor Cantábrico – Mediterráneo. Tramo: Bilbao – Santander. Enero de 2010.
- Estudio Informativo del proyecto de acceso de la nueva red ferroviaria del País Vasco a Bilbao. Julio de 2013.
- Expediente de información pública y oficial del “Estudio Informativo de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao”. Marzo de 2014
- Proyecto Funcional para la Integración de la Actual Estación de Bilbao en la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco. Abril 2014.
- Planes Urbanísticos de los municipios afectados.
- Estudio Informativo de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco. Tramo Basauri – Bilbao. Junio 2015.