

AL VICECONSEJERO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES

D. IÑAKI OLASAGASTI HERRERO, con DNI Nº 15.900.156-A, como presidente de la **ASOCIACION DE VECINOS AMARA BERRI – AMARA BERRI AUZO ELKARTEA**, con domicilio en la Plaza Marcelino Soroa nº 4 de San Sebastián 20011 y CIF G20559282, tal y como consta en el Registro de Asociaciones de la Dirección de Relación con las Administraciones Locales y registros Administrativos del Departamento de Administración Pública y Justicia, del Gobierno Vasco (Documento nº 1), ante Ud. comparezco y como mejor proceda en Derecho, digo:

Que mediante el presente escrito formulo RECURSO DE ALZADA contra la Resolución de 4 de diciembre de 2021, publicada con fecha 26 de enero de 2022 en el Boletín Oficial del País Vasco, de la Directora de Infraestructuras de Transporte del Gobierno Vasco, por la que se aprueba definitivamente “El Estudio informativo de la variante ferroviaria de Amara (Donostia /San Sebastián)”, en base a los siguientes

MOTIVOS

PRIMERO.- Según se refiere en la documentación que compone dicho Estudio Informativo, en el año 2008, ETS adjudicó la redacción del Estudio Informativo al objeto de generar alternativas y definir una solución al tráfico de circulaciones de mercancías evitando las limitaciones de longitud y el rebote en la playa de vías de la estación de Amara.

Para ello, entre otras cuestiones, se incluye un Documento Ambiental, que según se expone en la Memoria:

Por un lado, se analiza la legislación ambiental de aplicación al estudio en materia de evaluación ambiental a través de los supuestos recogidos en la “**LEY 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco.**”, en la “**LEY 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental**” y sus modificaciones posteriores, a través de “**Ley 9/2018, de 5 de diciembre.**”

Como **conclusión**, se descarta la necesidad de someter el presente Estudio Informativo al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria. No obstante se encuentra en el supuesto c.1.2 del Anexo I de la Ley 3/1998 por lo que **deberá ser sometida al procedimiento regulado en el Artículo 49.– Evaluación simplificada de impacto ambiental de la ley 3/1998**, en el que se recoge:

“Con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de los proyectos contemplados en el apartado C) del Anexo I y no incluidos en el apartado B) del mismo, el órgano competente para emitir dicha

resolución someterá el proyecto a una evaluación simplificada, la cual **culminará en un informe de impacto ambiental que identifique las afecciones ambientales más significativas y exprese las medidas correctoras para minimizarlas** y cuyo contenido deberá incorporarse al de la resolución administrativa mencionada.”

SEGUNDO.- en el referido Estudio Ambiental, en el apartado 4.3 se estudia el Ruido, con el siguiente contenido:

La legislación a tener en cuenta en este aspecto es:

Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián

De conformidad con la normativa sobre ruido ambiental, en el año 2012, el Ayuntamiento de San Sebastián realizó y aprobó el primer Mapa Estratégico de Ruido del Municipio. Pasados cinco años, en 2017, se llevó a cabo la actualización de dicho mapa.

En el mapa estratégico se analizan y evalúan los resultados de los focos de ruido ambiental que afectan a la aglomeración de San Sebastián, como son:

- El tráfico viario de calles y carreteras
- El tráfico ferroviario
- La actividad industrial

Comunidad Autónoma del País Vasco

- Ley 3/1998, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco (Título II, Capítulo IV) Decreto 171/1085 de 11 de junio, por el que se aprueban las normas técnicas de carácter general, de aplicación a las actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas a establecerse en suelo urbano.

España

- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- 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.

De conformidad con los criterios establecidos en las disposiciones legales vigentes en la materia, la delimitación de las áreas acústicas constituye uno de los mecanismos de respuesta adecuada para poder gestionar la problemática por la contaminación por este elemento.

Y en el apartado 5 se evalúan, en lo que aquí interesa, los Efectos previsibles de la infraestructura:

5.3 Elementos del medio susceptibles de ser afectados

Los elementos del medio identificados como susceptibles de ser impactados por las diferentes: ...

- Ruido.

• Las viviendas más cercanas se encuentran en torno a 30-50m.

Con la consiguiente valoración de impactos:

5.4.3 Efectos sobre el ruido

Las actuaciones que se deriven de cualquiera de las dos alternativas que finalmente se ejecute, supondrán en la fase de obras una generación de ruidos, tanto en las zonas de afección de los falsos túneles como de los accesos a las zonas de obra y zonas a cielo abierto.

Se trata de un impacto que será temporal, negativo y significativo, MODERADO para las dos alternativas estudiadas, quizá más notorio en los últimos 430 m de la alternativa 2, en los que las obras tienen lugar a cielo abierto y considerando el nivel sonoro inducido en las viviendas al otro lado del Paseo de Errondo.

En fase de explotación, para la alternativa 1D, no se prevé afección alguna, al ser el trazado completo en túnel o falso túnel.

Respecto a la alternativa 2, en la zona de conexión con la línea de Donostia-Hendaia, la afección se considera permanente, poco significativa y negativa, MODERADA por tanto. Cabe matizar que en fase de explotación solo circulará un reducido número de trenes de mercancías, habiéndose derivado la circulación de trenes de viajeros a la Pasante del Topo, con lo cual por el actual túnel de Lugaritz queda reducida la generación de ruido y vibraciones.

TERCERO.- Sin embargo, el Estudio Informativo que ha sido aprobado y aquí expuesto de una manera resumida, no contempla el Incremento que dicha infraestructura va a suponer sobre la **problemática ya existente de impacto acústico y vibratorio en el Barrio.**

En tal sentido, desde la Asociación entendemos necesario poner de manifiesto que, como se va a aprovechar el corredor ferroviario de las vías del trazado Lasarte – Hendaya a su paso por Amara para hacer una variante de transporte de mercancías, es obvio que se va a producir un incremento considerable del ruido y de las vibraciones para los vecinos, ya que los trenes de mercancías son más largos y más pesados, sin que tal extremo haya sido valorado.

No consta, salvo error por nuestra parte, ningún estudio sobre la repercusión que los ruidos y vibraciones que el tráfico de mercancía va a generar. Más aún cuando, según la información facilitada, se va a llevar a cabo en horario nocturno, horario que hoy por hoy carece de todo tráfico.

Con lo que ello va a suponer para los vecinos del barrio de Amara Berri, los que claramente van a ver cómo su la calidad de vida y descanso se ve seriamente perjudicada y sobre manera para las personas que vivimos próximas a las vías ferroviarias.

CUARTO.- A este respecto es importante recalcar que tal y como nos confirmó ETS el horario más habitual del tráfico de mercancías será nocturno, o en horario diurno, en los momentos de menor frecuencia del servicio regular. Actualmente, el tráfico ferroviario de pasajeros se desarrolla principalmente en horario de 5.50 a 23.10; sin embargo, el tráfico ferroviario de mercancías se va a producir principalmente en horario nocturno. Con lo cual, el descanso nocturno de los vecinos va a quedar seriamente perjudicado.

Además hay que tener en cuenta que con la incorporación del transporte de mercancías, **la frecuencia ferroviaria se va a incrementar** con lo que se producirá un aumento considerable de las molestias de ruido y de vibraciones ya existentes.

Y ello cobra especial importancia ya que la contaminación acústica y vibratoria no es un problema nuevo en este barrio. De hecho, nos consta que varios vecinos a nivel particular, han contactado en diversas ocasiones con ETS, trasladando las incidencias relacionadas con el impacto del ruido. A modo de ejemplo, con fecha de 3/5/2021, ETS reconoce que son conscientes del impacto del ferrocarril en algunas viviendas colindantes al trazado ferroviario. Del mismo modo, indica que en los últimos **Mapas de ruido** de esta zona que datan del año **2017**, éstos reflejaron niveles acústicos diurnos (medias anuales) dentro de la normativa, no así los **nocturnos** que los **superan**.

Teniendo en cuenta esta información proporcionada por ETS, y conociendo la previsión de la incorporación del transporte de mercancías, es obvio que la situación sólo puede empeorar.

QUINTO.- La aprobación de este estudio ha generado gran preocupación en los vecinos de Amara Berri ya que afecta a una parte muy considerable del barrio. En reciente comunicado escrito de ETS a vecinos de Amara Berri indican que no van a tomar ningún tipo de medida de mejora para paliar los ruidos y vibraciones que se van a acentuar con el tránsito de los trenes de mercancías.

Según estudiamos en el Decreto 213/2012 de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco es responsabilidad de la entidad titular de la infraestructura de transporte ferroviario definir y desarrollar las medidas preventivas y correctivas para cumplir los objetivos de calidad acústica.

Desde la Asociación de vecinos de Amara Berri entendemos que esta variante de mercancías supone una mejora en las comunicaciones de transporte ferroviario, pero también que la misma debería conllevar la implantación de una serie de medidas que garanticen las condiciones de vida y de descanso de los ciudadanos para protegerles de la contaminación acústica, de acuerdo a la normativa vigente. Y para ello resulta indispensable el estudio específico que el tráfico de mercancías va a generar sobre el barrio.

La repercusión que dicho tráfico puede tener puede ser tal que, para garantizar las condiciones de vida y de descanso que se merecen todos los vecinos, se haga necesario proceder a su soterramiento y cubrimiento. De esta manera, se generarían incluso zonas de esparcimiento necesarias, dando respuesta a la demanda y necesidades del barrio con mayor población de Donostia.

Por lo expuesto, a ese Viceconsejero:

SOLICITO, tenga por presentado este escrito, con los documentos que se acompañan, lo admita y en su virtud, se sirva tener por formulado RECURSO DE ALZADA contra la Resolución de 4 de diciembre de 2021, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba definitivamente el "estudio Informativo de la Variante ferroviaria de Amara (Donostia/San Sebastián) y previa su estimación revocar la misma, acordando elaborar un estudio del impacto del ruido y de las vibraciones que el tráfico de mercancías va a suponer en el Barrio de Amara Berri, tanto en horario diurno como en horario nocturno, para poder en su momento elegir no sólo la opción acorde a la normativa, sino las medidas que se deban adoptar, entre las que se incluyan el soterramiento y cubrimiento. En San Sebastián, a 23 de febrero de 2022.

Fdo. Iñaki Olasagasti Herrero

