

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**926** *Resolución de 11 de enero de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Nueva Estación Intermodal de Gijón».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 1 de junio de 2021, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del Estudio Informativo «Nueva Estación Intermodal de Gijón», remitida por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como órgano sustantivo y promotor del proyecto, de conformidad con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

#### 1. Alcance de la evaluación

La presente declaración de impacto ambiental se formula a partir de la documentación del expediente de evaluación de impacto ambiental, es decir, estudio informativo completo, estudio de impacto ambiental y expediente de información pública y audiencia.

La evaluación de impacto ambiental practicada hace referencia a la fase de anteproyecto para la definición y comparación de alternativas para la implantación de una nueva Estación Intermodal en la ciudad de Gijón, con el objeto de proponer la alternativa más óptima frente a la barrera ferroviaria existente en la actualidad, situando bajo una nueva cubierta, el futuro trazado de las vías de acceso a la estación ferroviaria.

Como resultado de la tramitación del procedimiento, esta resolución incluye condiciones específicas aplicables tanto al estudio informativo aportado como a futuros proyectos de construcción que lo desarrollen, así como a la fase de explotación de la totalidad del proyecto, sin perjuicio de las medidas adicionales o de mayor detalle que puedan adoptarse en ulteriores resoluciones de evaluación de impacto ambiental.

Por otra parte, la evaluación no incluye aspectos de seguridad ferroviaria, gestión de riesgos en túneles y obras subterráneas, gestión del riesgo de inundación ni de seguridad y salud en el trabajo, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos, quedando fuera del procedimiento ambiental.

#### 2. Descripción del Estudio Informativo y las alternativas de ubicación

El Estudio Informativo plantea dar cumplimiento a los objetivos de las actuaciones planteadas en la Remodelación Integral de la Red Ferroviaria de Gijón, puesta en marcha mediante Convenio suscrito en 2019 entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif-Alta Velocidad, Renfe-Operadora, la Comunidad

Autónoma del Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Sociedad Gijón al Norte.

#### 2.1 Justificación del Estudio Informativo y encaje en planificación sectorial:

El promotor justifica la necesidad de esta nueva infraestructura pública en base a dos objetivos:

– Extender las mejoras previstas en el sistema de Cercanías de Asturias a un ámbito mayor de la ciudad y su área de influencia: incorporación de la red de Cercanías en la ciudad de Gijón, con un nuevo túnel y sus nuevas estaciones, que enlacen con el desarrollo del sistema de Cercanías hacia el este de la ciudad (Hospital de Cabueñes).

– Integración de las instalaciones ferroviarias en la ciudad de Gijón, con la supresión de la barrera ferroviaria existente, lo que producirá el cambio de imagen de este sector de la ciudad.

#### 2.2 Características de las alternativas planteadas:

El Estudio Informativo prevé la implantación de una nueva Estación Intermodal en la ciudad de Gijón para, finalmente, suprimir de forma óptima la barrera ferroviaria existente en la ciudad.

El ámbito de la integración ferroviaria se localiza en el núcleo urbano de Gijón, desde el cruce de las vías de cercanías con la calle Bertold Brecht, en las inmediaciones de La Calzada, implicando el cubrimiento de la zona situada entre Moreda y La Calzada, hasta la nueva Estación Intermodal, para cuya ubicación se plantean dos alternativas posibles:

– Alternativa 1. Solución Moreda: Estación Intermodal situada en Moreda, a la altura de la Avenida Carlos Marx.

– Alternativa 2. Solución Museo: Estación Intermodal situada en el entorno del Museo del Ferrocarril.

Ambas alternativas plantean el cubrimiento de vías hasta la Estación de La Calzada y el desdoblamiento de la Avenida Juan Carlos I. Sin embargo, difieren tanto en la ubicación de la estación intermodal, como en las profundidades de los niveles a disponer en la estación, en función del punto de enlace con el túnel existente:

– Alternativa 1. Solución Moreda: la estación intermodal se proyecta situada frente al Parque de Moreda y la ubicación del edificio de viajeros viene determinada por el trazado de las vías y la posición de los andenes. Se proyecta un edificio de viajeros intermodal en superficie para dos estaciones ferroviarias en dos niveles, uno superficial con andenes para las circulaciones ferroviarias de largo recorrido y de ancho métrico y otro a unos 8 m de profundidad con andenes para circulaciones de cercanías de ancho convencional.

– Alternativa 2. Solución Museo: se proyecta la estación junto a la avenida Juan Carlos I, en el entorno del Museo del Ferrocarril, y su ubicación viene determinada por el trazado de las vías soterradas y la posición de los andenes. En esta alternativa, se propone un edificio de viajeros intermodal en superficie próximo al Museo del Ferrocarril para las dos estaciones ferroviarias en dos niveles soterrados, uno a 8 m de profundidad con andenes para las circulaciones de largo recorrido y de ancho métrico y otro a 21 m de profundidad con andenes para circulaciones de cercanías de ancho convencional.

Préstamos y vertederos: la construcción de la nueva estación y el trazado objeto de estudio requiere ocupaciones de terreno para el depósito de los excedentes de excavación que no se hayan podido reutilizar en obra. Se prevé un volumen de excedentes de excavación destinados a vertedero de 875.789 m<sup>3</sup> para la Alternativa 1 y de 1.226.629 m<sup>3</sup> para la Alternativa 2. El promotor aporta en el apéndice 5 del Estudio de Impacto Ambiental un estudio de posibles emplazamientos para el vertido de estos excedentes de tierras y piedras, priorizando la selección de canteras cuya restauración

ambiental esté pendiente y puedan acoger el material para su restauración geomorfológica. Este estudio concluye que la zona de vertido prioritaria será la cantera «El Percil» ubicada en el municipio de Carreño, con capacidad de acogida suficiente para las dos alternativas propuestas. De acuerdo con los análisis y estudios realizados, no se prevé la necesidad de apertura de nuevos préstamos, proviniendo el material necesario de explotaciones autorizadas y en funcionamiento.

Se proyectan dos zonas para las instalaciones auxiliares, idénticas para las dos alternativas en estudio, una situada al inicio, junto a la avda. Príncipe de Asturias, y otra al final, en el aparcamiento existente en la avda. Juan Carlos I.

El promotor no selecciona de manera explícita ninguna de las dos alternativas planteadas, concluyendo, tras el análisis multicriterio, que ambas alternativas son técnicamente viables y adecuadas a los objetivos de la actuación, con diferencias poco significativas, si bien define como mejor valorada, desde el punto de vista ambiental, la alternativa 1 (Solución Moreda), que es objeto de análisis en el apartado 4 de esta resolución.

### 3. Tramitación del procedimiento

Con fecha 14 de mayo de 2020, la Secretaría General de Infraestructuras resuelve la aprobación provisional del «Estudio Informativo de la Nueva Estación Intermodal de Gijón», e inicia el proceso de información pública y audiencia, mediante anuncio en el BOE de 4 de junio de 2020.

Asimismo, el 4 de junio de 2020, se realiza la consulta a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, recogiendo el Anexo 1 de esta resolución, las contestaciones recibidas.

Tras la realización de dichos trámites, de conformidad con los artículos 36 y 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se reciben 35 alegaciones e informes, 33 como contestación a las consultas y 2 como alegaciones de personas interesadas en la información pública.

La Subdirección General de Planificación Ferroviaria procede a analizar las alegaciones e informes presentados, aportando su consideración al respecto y concretando las medidas que, como consecuencia de las mismas, incorporará al Estudio Informativo, en su aprobación definitiva, y a los posteriores proyectos de construcción.

En lo que respecta al procedimiento de evaluación ambiental, no se han recibido alegaciones o informes que destaquen impactos ambientales críticos y que impliquen un pronunciamiento desfavorable sobre la actuación, si bien es preciso destacar dos conclusiones:

– La Confederación Hidrográfica del Cantábrico y la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Principado de Asturias establecen condiciones generales sobre aspectos que deben considerarse en el proyecto constructivo, e indican la necesidad ampliar algunos estudios para poder analizar en profundidad los impactos sobre aguas subterráneas y suelos.

– Los informes recibidos consideran preferible, desde el punto de vista ambiental, la Alternativa 1 (Solución Moreda) frente a la Alternativa 2 (Solución Museo), tanto por el menor volumen de residuos generados, en parte correspondientes a tierras potencialmente contaminadas, como por la menor afección sobre aguas subterráneas, al no requerir realizar obras a 21 m de profundidad.

### 4. Análisis técnico del expediente

#### 4.1 Análisis de alternativas.

El estudio de impacto ambiental contiene la caracterización y valoración de los principales impactos identificados, tanto para la Alternativa 1, como para la Alternativa 2, en fases de construcción y explotación, para los distintos factores ambientales. De

acuerdo con la jerarquización de impactos considerada y atendiendo a la existencia de impactos caracterizados como severos sobre la hidrogeología y la existencia de suelos contaminados en las inmediaciones del Museo del Ferrocarril, se concluye que, desde el punto de vista ambiental, la opción recomendable es la Alternativa 1 (Solución Moreda), opción sobre la que el promotor confirma que existe viabilidad económica, técnica y que resulta acorde con los objetivos perseguidos en la actuación.

En consecuencia, se recomienda seleccionar, en la aprobación definitiva del Estudio Informativo, la Alternativa 1 (Solución Moreda), por su inferior impacto ambiental, de conformidad con los informes recibidos durante el periodo de consultas.

#### 4.2 Tratamiento de los principales impactos del proyecto:

De conformidad con el estudio de impacto ambiental y el expediente de información Pública, los impactos más significativos y su tratamiento son analizados a continuación.

##### 4.2.1 Emisión de ruidos y vibraciones:

###### Fase de construcción:

– Acciones del proyecto generadoras de impacto: movimientos de tierras, desbroces y cortas de vegetación, caminos de obra, tránsito maquinaria, definiéndose las superficies de afección por ocupación durante las obras y los volúmenes de tierras a mover.

###### – Impactos significativos identificados:

- Emisiones de partículas en suspensión y gases contaminantes.
- Emisiones acústicas. Los niveles sonoros que generan los equipos a emplear durante las obras de construcción inciden de forma significativa en un entorno de unos 60 metros, distancia a partir de la cual se generarán niveles sonoros inferiores al límite nocturno (55 dBA) correspondiente al uso residencial, que es el mayoritario de las edificaciones localizadas en el ámbito de estudio. Por ello, el Estudio de Impacto Ambiental analiza este impacto en un total de 153 edificios residenciales, identificando superaciones de umbral acústico en 11 edificaciones (Alternativa 1) o 13 edificaciones (Alternativa 2). Por su parte, el estudio de vibraciones considera no significativo este tipo de impacto.

- El informe de Obras Públicas del Ayuntamiento de Gijón indica que el promotor no define los itinerarios de transporte de tierras y piedras en camiones hasta su destino para tratamiento posterior (zona del vertedero), lo que no permite cuantificar con precisión el impacto por este tipo de emisiones. No obstante, el promotor responde que el Estudio de Impacto Ambiental sí contempla la elaboración de un plan de circulación y señalización de la maquinaria y vehículos, el cual definirá, tal y como exige el Ayuntamiento de Gijón en su informe, las rutas de acceso a las obras, a las canteras autorizadas de las que se extraerá el material necesario y a las zonas de vertedero, de forma que su impacto ambiental sobre el medio urbano sea mínimo.

###### – Medidas de mitigación:

- Instalación de pantallas acústicas móviles en aquellos enclaves identificados en el Estudio de Impacto Ambiental (enclaves con superación del umbral acústico).

###### Fase de explotación:

– Impactos: el incremento del tráfico ferroviario supondrá incrementos en la emisión de contaminantes atmosféricos (ruidos y vibraciones) que han sido evaluados por el promotor, apreciándose únicamente el impacto negativo por vibraciones, ya que el de ruido se vería mitigado por la cubrición de las vías, con niveles de inmisión apreciables en edificaciones cercanas, pero en niveles no significativos según la simulación realizada en el estudio de vibraciones, niveles que además se verán reducidos a partir de las medidas de mitigación propuestas.

– Medidas de mitigación: Instalación de mantas antivibratorias (en las localizaciones indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental).

#### 4.2.2 Geología, geomorfología y conservación del suelo frente a la erosión:

##### Fase de construcción:

– Acciones generadoras de impacto: movimientos de tierras, préstamos y vertederos, definiéndose las superficies de afección por ocupación durante las obras y los volúmenes de tierras a mover.

– Impactos:

- Alteración del suelo, en magnitud directamente proporcional al volumen de tierras a mover: es mayor en la Alternativa 2 al excavar a mayor profundidad la instalación. Como consecuencia del pasado industrial de la zona del proyecto, existe contaminación superficial que impregna los suelos presentes en el ámbito de actuación (Estudio preliminar de la calidad del suelo, Apéndice 4 del Estudio de Impacto Ambiental). Este impacto es mayor en la Alternativa 2 por a la mayor extensión de suelos contaminados en la zona del Museo del Ferrocarril.

– Medidas de mitigación:

- El promotor plantea realizar el estudio de suelos contaminados con mayor detalle en fase de proyecto constructivo.

- Descontaminación o retirada a vertedero autorizado de tierras excavadas sobre suelos contaminados. Se definirá con mayor detalle en fase de proyecto constructivo la cuantificación de residuos generados y caracterización de residuos contaminados. Este requisito es considerado determinante según el informe de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

- Se incorporará al proyecto constructivo un plan de ocupación y un programa de gestión de residuos, en el cual se minimice la superficie de ocupación y se maximice la reutilización de materiales de tierras y piedras.

- Restauración de taludes asociados a la cubrición y soterramiento de la plataforma ferroviaria, a la estación y al viario, así como en la zona de vertedero, de manera que se evite la inestabilidad de los taludes resultantes y su erosión, y se favorezca su integración paisajística.

- Gestión de tierras y piedras no contaminadas y que no puedan ser reutilizadas en la propia obra: estos excedentes serán caracterizados y clasificados de modo que aquellos catalogados como inertes serán destinados a la restauración de canteras abandonadas sin restaurar. De acuerdo con el análisis de vertederos realizado por el promotor, los excedentes inertes no reutilizables serán destinados a la restauración de la cantera «El Perecil» ubicada en el municipio de Carreño y con capacidad de acogida suficiente.

#### 4.2.3 Agua:

##### Fase de construcción:

– Impactos sobre masas de agua subterránea: potencial deterioro de la masa de agua subterránea ES018MSBT012-005 «Villaviciosa», que tiene un estado químico y cuantitativo bueno, tanto por incidencia directa de las obras de excavación ya que existe un acuífero somero en el manto cuaternario y dos acuíferos jurásicos subyacentes, como por posibles vertidos accidentales en zonas de permeabilidad alta. Respecto a la afección sobre el estado cuantitativo, existe un riesgo elevado de que se produzcan drenajes de los acuíferos afectados, así como alteraciones en la piezometría por los bombeos de extracción para puesta en seco de zonas de obra. Ello puede desencadenar efectos secundarios que deterioren la masa de agua subterránea, como intrusión salina, compactaciones y disminución en las presiones efectivas del terreno, lo que podría

desencadenar desestabilización en cimientos de edificaciones y de la propia infraestructura. Respecto a la afección sobre calidad de aguas subterráneas, se detectan riesgos de contaminación por vertidos accidentales de aceites, grasas, combustibles, lechadas de cemento, lodos, disolventes, vertidos orgánicos y, en general, cualquier tipo de sustancia química; también por transferencia de aguas de diferente calidad entre acuíferos e intrusión salina.

Para evitar el drenaje del acuífero cuaternario durante las obras, el promotor plantea la instalación de pantallas de muros empotrados y losas de fondo impermeabilizadas. También, plantea medidas de restricción de los bombeos de agotamiento y puesta en seco, que se limiten exclusivamente a las zonas de trabajos subterráneos estrictamente necesarias. Se efectuará un control continuo para evitar la afección sobre manantiales y captaciones de aguas, así como a zonas de protección de abastecimiento. Deberá precisarse, en fase de proyecto constructivo, la profundidad de estas pantallas y losas de fondo para evitar estos drenajes. Asimismo, se instalarán sifones para garantizar la continuidad a los acuíferos interrumpidos durante las obras.

– Impactos sobre masas superficiales: se identifica un potencial deterioro de la calidad de las aguas superficiales por riesgo de vertidos accidentales y movimientos de tierras. No se detecta alteración hidromorfológica, dado que el único arroyo afectado (La Pedrera o río Pilón) ya está encauzado, tiene escasa naturalidad y nula conexión con el nivel freático. Además, será cruzado por la línea férrea en el punto actual (PK 0+920), a partir del cual el trazado de las vías comenzará a descender bajo la cota natural del terreno. No se detecta afección sobre puntos de agua, localizándose los aprovechamientos más cercanos a más de 1.000 m.

Se plantea la mitigación de estos impactos mediante impermeabilización, separación y depuración de sustancias contaminantes en las zonas de instalaciones auxiliares e inmediaciones de cauces, así como gestión de aguas de saneamiento y control monitorizado de posibles vertidos. Las Zonas de Instalaciones Auxiliares (ZIA) serán ubicadas en fase de diseño de proyecto constructivo en zonas de baja vulnerabilidad frente a la contaminación.

– La Confederación Hidrográfica del Cantábrico plantea una serie de medidas aceptadas por el promotor, por lo que se deberán aplicar las medidas contempladas en el estudio de impacto ambiental respecto a la gestión de residuos contaminantes del suelo y las aguas, medidas de protección en operaciones de mantenimiento y limpieza de las ZIA e instalación de dispositivos de separación y depuración: separadores de grasas, balsas de decantación y filtros de sedimentos. No se prevé afección sobre zonas protegidas ni sobre captaciones con derechos concesionales, si bien, en caso de detectarse alguna, en fase de proyecto constructivo se aplicarán las medidas necesarias que los eviten o minimicen, obligándose el promotor a compensar los eventuales daños sobre estos derechos.

#### Fase de explotación:

– Se prevén impactos sobre la masa de agua subterránea «Villaviciosa», por ocupación de la infraestructura subterránea (túneles, estación y otras instalaciones soterradas). La ejecución de estas estructuras subterráneas puede impedir o dificultar el flujo subterráneo hacia las zonas de descarga natural de los acuíferos, de modo que puede verse interrumpido o desviado. Se puede provocar una variación de la dinámica general de los acuíferos afectados, apareciendo aguas arriba de la infraestructura zonas con ascenso de los niveles piezométricos, y aguas abajo zonas con descenso de niveles. Las consecuencias resultarían negativas para el propio acuífero y para la estabilidad de los terrenos en los que se asientan edificios y estructuras por filtraciones, hundimientos, encharcamientos en superficie, etc. El Estudio de Impacto Ambiental incorpora un estudio hidrogeológico (Apéndice 9) que incluye la simulación del efecto barrera generado por las pantallas y obras subterráneas previstas en el proyecto de las dos alternativas consideradas para la estación, de cara a valorar el impacto causado y establecer las medidas de corrección adecuadas.



– Como principales medidas de mitigación del efecto barrera sobre el flujo subterráneo de aguas, el promotor plantea la instalación de portillos y sifones que garanticen la conectividad dentro del acuífero, pero garantizando que no se mezclen aguas de diferentes acuíferos ni se comuniquen entre sí acuíferos aislados. La Confederación Hidrográfica del Cantábrico ha analizado el estudio hidrogeológico elaborado y el planteamiento de medidas correctoras, concluyendo que el proyecto constructivo posterior deberá incluir estas medidas, así como aquellas otras que resulten en su momento necesarias para garantizar el mantenimiento del flujo subterráneo previo a la ejecución de la instalación, con la mínima variación posible en los niveles piezométricos. Indica también la necesidad de establecer las medidas de compensación necesarias ante posibles empeoramientos del estado de la masa de agua subterránea a consecuencia de esta infraestructura.

#### 4.2.4 Vegetación, hábitats de interés comunitario (HIC) y flora amenazada:

– Destrucción de la vegetación en los trabajos de preparación del terreno para las obras, descuajes y desbroces de vegetación. En ambas alternativas, la vegetación afectada está constituida por plantaciones ornamentales ubicadas en el Parque de Moreda.

– Medidas de mitigación: control de la superficie de ocupación y protección de ejemplares arbóreos. Medidas de control de especies exóticas invasoras (extendida a la fase de explotación). Restauración y mejora de la cubierta vegetal, tanto en zonas de ocupación permanente como temporal, extendiendo a la fase de explotación el seguimiento y mantenimiento de estas restauraciones.

– El programa de vigilancia ambiental incorpora las condiciones y criterios de seguimiento y evaluación de las restauraciones ejecutadas.

#### 4.2.5 Fauna:

– Molestias sobre la fauna y destrucción directa de hábitats faunísticos, con potencial abandono de zonas de reproducción y alimentación y traslado a otras zonas. Al tratarse de un entorno urbano no se detectan especies del Listado de Especies en Régimen de Protección Especial o del Catálogo Español de Especies Amenazadas, a excepción del colirrojo real (*Phoenicurus phoenicurus*), que ocasionalmente puede utilizar algún árbol del Parque de Moreda para instalar sus nidos.

– Se plantea mitigar este impacto mediante el control de las superficies de ocupación, que incluya la inspección previa de posibles zonas de nidificación, la restricción temporal de obras fuera de periodo de reproducción y cría: las actividades relacionadas con la vegetación del Parque de Moreda se realizarán entre septiembre y febrero, ambos meses incluidos, periodo que respeta la época de presencia del colirrojo real en estas latitudes. Los trabajos se efectuarán fuera de las horas de mayor actividad biológica de las aves (primeras horas de la mañana y últimas de la tarde) durante toda la duración de las obras.

#### 4.2.6 Paisaje:

A consecuencia de las obras, se identifica un impacto significativo sobre la percepción del paisaje en el entorno urbano de la zona, extendido durante el tiempo que duren las obras.

Se programan medidas de restauración e integración paisajística en las zonas temporalmente ocupadas por las obras y en el área afectada del Parque de Moreda y de la infraestructura bajo cubierta, que revertirán los efectos negativos sobre el paisaje urbano ocasionados por las obras. Se plantea destinar los excedentes clasificados como inertes a la cantera «El Percil», sobre la que se ejecutará la restauración geomorfológica a partir de estos materiales, mitigando el impacto sobre el paisaje en esta zona del municipio de Carreño.

#### 4.2.7 Patrimonio cultural.

Los impactos sobre el patrimonio cultural se producirían, fundamentalmente, en fase de construcción, por movimientos de tierras, excavaciones, ocupaciones de instalaciones auxiliares, viales de obra, etc. que podrían ocasionar la alteración, deterioro o destrucción de elementos del patrimonio cultural, especialmente yacimientos arqueológicos. Según los resultados del estudio de patrimonio cultural, incluido como Apéndice 6 del estudio de impacto ambiental, durante los trabajos de prospección, únicamente, se han documentado impactos relevantes en relación con el trazado del Camino de Santiago de la costa (PK 2+000 de ambas alternativas). La afección superficial sobre el Camino es mayor en la Alternativa 2. Actualmente, la ruta del Camino se encuentra intransitable por este tramo, siendo conducidos los peregrinos por un itinerario señalizado al norte. Una vez finalizadas las obras, el promotor plantea restituir el itinerario original del Camino mediante el acondicionamiento y señalización del tramo con un ancho mínimo de 1,5 m a 2 m, y las demás actuaciones que la Dirección General de Cultura y Patrimonio del Principado de Asturias le indique.

Por otra parte, la prospección realizada en la zona propuesta de vertedero ha proporcionado resultados negativos en cuanto a afección sobre elementos de valor cultural.

Según el programa de vigilancia ambiental previsto, durante las obras se efectuará un seguimiento arqueológico intensivo por un arqueólogo. Todas las acciones y elementos del proyecto quedarán sujetas a lo dispuesto en el artículo 68.1 de la Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural. Si durante la ejecución de obras, cualquiera que sea su naturaleza, se hallan restos con presunto interés arqueológico, el promotor, el constructor, la dirección facultativa de la obra o sus responsables paralizarán los trabajos, adoptarán las medidas adecuadas para la protección de los restos y comunicarán inmediatamente su descubrimiento a la Dirección General de Cultura y Patrimonio del Principado de Asturias y al Ayuntamiento de Gijón. La Dirección General de Cultura y Patrimonio del Principado de Asturias se ha pronunciado favorablemente a estas medidas de protección y seguimiento propuestas por el promotor.

En la fase de funcionamiento el promotor se compromete a llevar a cabo las comprobaciones necesarias sobre las condiciones de seguridad y señalización del tramo del Camino de Santiago restituído.

#### 4.2.8 Población y salud humana.

En la línea planteada respecto a ruido y vibraciones, se prevén efectos negativos sobre la población durante las obras, así como por la alteración de la movilidad urbana, que se plantea corregir mediante la reposición de viales y calles afectados por las obras. Una vez finalizadas las mismas y, siempre que se garantice el éxito de la restauración de las zonas afectadas, se prevé una mejora sustancial en las condiciones de movilidad, debido a la recuperación de zonas anteriormente ocupadas por la infraestructura en superficie y a cielo abierto y a la eliminación del efecto barrera existente en la actualidad. Ese efecto positivo deberá ser verificado a partir del programa de vigilancia ambiental, mediante el seguimiento del éxito de la restauración de toda la zona recuperada para la movilidad peatonal que quede libre tras la cubrición y soterramiento de la infraestructura.

#### 4.3 Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto:

De acuerdo con el estudio sobre los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y catástrofes (Apéndice 3 del Estudio de Impacto Ambiental), se aprecian zonas con un nivel de riesgo medio y bajo por inundaciones ocasionadas por avenidas extraordinarias, tanto de origen fluvial en el inicio del tramo del proyecto, como marino en el entorno del Museo del Ferrocarril, asociadas a periodos de retorno de 100 y 500 años respectivamente, según datos del Sistema de Cartografía de Zonas Inundables. La Confederación Hidrográfica del



Cantábrico advierte en su informe que el ámbito del proyecto se localiza dentro de las Áreas de Riesgo Potencial Significativo (ARPSI) de inundación fluvial «Arroyo La Pedrera» y de inundación marina «Río Piles Arroyo de la Pedrera».

El promotor analiza el riesgo de accidentes graves y catástrofes naturales y los impactos ambientales previstos en estas circunstancias concluyendo que el riesgo es en general bajo y no detecta ningún factor ambiental especialmente vulnerable, por lo que no establece medidas por riesgos de inundación, más allá del compromiso de adoptar las medidas de adecuado diseño, en fase de proyecto constructivo, que minimicen dicho riesgo. Sin embargo, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico exige la incorporación de medidas específicas de protección frente a avenidas y crecidas por lluvias intensas, dado que la zona de actuación se encuentra en una ARPSI. Además, insta al promotor al cumplimiento obligatorio estricto de las normas establecidas en el Plan Hidrológico del Cantábrico Occidental, concretamente en el artículo 40.4 de sus disposiciones normativas, relativo a limitaciones de usos en zonas inundables y medidas de protección frente a inundaciones.

No se han detectado otros riesgos de accidentes graves o catástrofes que puedan desencadenar impactos ambientales significativos, sin perjuicio de otros tipos de efectos que no entran dentro del alcance de la presente declaración de impacto ambiental.

### Fundamentos de Derecho

El estudio informativo objeto de la presente resolución ha sido sometido a procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental, en aplicación del apartado d) del artículo 7.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, procediendo formular declaración de impacto ambiental, previamente a la aprobación definitiva del Estudio Informativo, de conformidad con el artículo 33 y siguientes de la Ley 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 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, 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 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente resolución resume los principales aspectos de la evaluación practicada sobre los documentos técnicos aportados y el resultado de los trámites de consultas e información pública.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental del Estudio Informativo «Nueva Estación Intermodal de Gijón», en la que se establecen las condiciones ambientales que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

#### 5. Condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias

##### 5.1 Condiciones generales:

5.1.1 El proyecto deberá diseñarse, construirse y explotarse cumpliendo todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental, junto con las que el promotor ha aceptado expresamente tras las consultas y la información pública, así como el resto de las condiciones y medidas de esta Declaración. El cumplimiento de las condiciones de esta declaración será objeto de comprobación previamente a la aprobación del proyecto y a la recepción de las obras ejecutadas. Para la aprobación del proyecto constructivo, el promotor deberá disponer de las

autorizaciones o declaraciones de conformidad de las administraciones afectadas indicadas en los apartados 5.2.1.1., 5.2.1.7., 5.2.1.9., 5.2.2.1., 5.2.3.1, 5.2.3.2. y 5.2.6.1.

5.1.2 La explotación de la infraestructura se realizará igualmente en las condiciones determinadas en esta Declaración. Cuando la explotación se contrate o realice total o parcialmente a través de terceros, las condiciones aplicables de esta Declaración se incluirán en los correspondientes pliegos de condiciones.

5.2 Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los impactos más significativos:

#### 5.2.1 Agua:

5.2.1.1 En caso de que el proyecto constructivo tenga que incluir alguna modificación del cauce del arroyo de la Pedrera, se obtendrá previa autorización de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

5.2.1.2 No se ha previsto captar aguas superficiales o subterráneas durante ninguna de las fases del proyecto. Si en algún momento fuera necesaria alguna captación, previamente se solicitará autorización a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

5.2.1.3 Se instalarán filtros de sedimentos, separadores de grasas, balsas de decantación y otras medidas similares para evitar la contaminación de aguas durante las obras, que especialmente en periodos lluviosos puedan afectar a los cauces próximos o las aguas subterráneas de manera accidental.

5.2.1.4 No se realizarán de manera intencionada vertidos contaminantes de ningún tipo, ni al suelo ni al agua, debiendo ser en todos los casos recogidos y tratados conforme a la normativa aplicable. Durante el transporte de tierras se extremarán las medidas de protección y buenas prácticas para evitar el vertido de residuos.

5.2.1.5 Los acopios de materiales se ubicarán de tal forma que se impida cualquier vertido directo o indirecto. Las instalaciones auxiliares de obra y parques de maquinaria se ubicarán fuera de las zonas de policía de cauces y también fuera de zonas de alta permeabilidad. Estas zonas serán impermeabilizadas mientras dure la fase de construcción para evitar contaminación de las aguas subterráneas. Las aguas procedentes de la escorrentía de estas zonas impermeabilizadas serán recogidas y gestionadas de forma que se evite la contaminación de las aguas, en la forma que determine la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

5.2.1.6 Se elaborará un plan de emergencia de gestión y actuación, aplicable tanto en la fase de construcción como de explotación, para prevención y acción temprana frente al riesgo de derrames o vertidos incontrolados y accidentales de sustancias contaminantes.

5.2.1.7 En el proyecto de construcción se incluirá un estudio hidráulico de inundaciones adecuado al nivel de detalle de dicha fase, con estimación de las zonas inundables para los diferentes periodos de retorno, que permita definir y justificar las medidas correctoras necesarias para hacer factible la actuación, las cuales deberán ser en todo caso ambientalmente asumibles y no agravar la inundabilidad y el riesgo preexistente en el entorno. Dicho estudio se facilitará a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico junto con la solicitud de autorización en zona de policía inundable. Todo ello de acuerdo con el apartado 4 del artículo 40 de las disposiciones normativas de la vigente revisión del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental, evitando en todo caso incurrir en las prohibiciones expresamente indicadas en dicho apartado.

5.2.1.8 Se deberá garantizar en todo momento la ausencia de afecciones sobre otros aprovechamientos de aguas con concesión en vigor, aplicando aquellas medidas de protección y en su caso compensación de daños. Se garantizará la funcionalidad de los proyectos de infraestructuras hídricas potencialmente afectados, como la Ordenación Hidráulica Sanitaria del río Pilón y la impulsión de fangos desde la EDAR Este a la EDAR Oeste de Gijón.

5.2.1.9 El proyecto constructivo deberá garantizar el mantenimiento del flujo de aguas subterráneas hacia sus zonas de descarga natural, minimizando la variación de

los niveles piezométricos, y evitando que se mezclen aguas de diferentes acuíferos o que se comuniquen entre sí acuíferos aislados. Para ello, el proyecto constructivo incluirá la instalación de portillos y sifones para dar continuidad a los niveles acuíferos interrumpidos, así como la impermeabilización de las estructuras subterráneas para evitar el drenaje por el túnel de los distintos acuíferos una vez finalizadas las obras. Todas las medidas para conservación de las aguas subterráneas serán incluidas en una separata del proyecto para su autorización por la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico previamente a la aprobación del proyecto constructivo. En caso de que, a pesar de las medidas adoptadas, se compruebe que el proyecto causa una alteración significativa a escala local de los acuíferos o de la masa de agua subterránea «Villaviciosa», incluidas alteraciones significativas de sus niveles en el entorno del proyecto, el promotor adoptará las medidas mitigadoras adicionales y las medidas compensatorias que le indique la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

#### 5.2.2 Geología, geomorfología y suelos:

5.2.2.1 El proyecto de construcción incluirá una prospección de detalle del suelo afectado para la identificación y caracterización de los suelos contaminados que vayan a ser movilizados por el proyecto. También incluirá un plan de gestión de los excedentes de excavación, contemplando para los suelos contaminados su tratamiento y gestión. El proyecto constructivo incluirá igualmente la caracterización y cuantificación detallada de los demás tipos de residuos generados y el modelo de gestión que se aplicará a cada uno, información que será remitida al órgano autonómico competente en materia de residuos y de suelos contaminados, para su autorización o conformidad, previamente a la aprobación del proyecto constructivo.

5.2.2.2 Los proyectos de construcción incluirán un plan de restauración e integración ambiental para la estabilización de taludes y restauración de las zonas temporales de obras, especificando con detalle las medidas de recuperación de la vegetación en la superficie objeto de restauración en el Parque de Moreda y medidas de control de la erosión en taludes.

5.2.2.3 Se deberán seleccionar, como préstamos, aquellas explotaciones actualmente activas con autorización en vigor.

5.2.2.4 Los excedentes de tierras y piedras caracterizados como inertes (ausencia comprobada de contaminantes) serán destinados a la restauración de canteras abandonadas y no restauradas. De acuerdo con el análisis de vertederos realizado por el promotor, los excedentes de inertes no reutilizables serán destinados a la restauración de la cantera «El Percil» ubicada en el municipio de Carreño y con capacidad de acogida suficiente. El proyecto constructivo deberá especificar su contribución a las medidas de restauración de la cantera «El Percil» de acuerdo con su autorización por la autoridad minera y su declaración de impacto ambiental.

#### 5.2.3 Aire, ruido, población y salud humana:

5.2.3.1 El proyecto constructivo incluirá detalle del conjunto de medidas finalmente adoptadas para prevenir la contaminación atmosférica y acústica, tanto en fase de construcción como de explotación. Dichas medidas se comunicarán al Ayuntamiento de Gijón para recabar su expresa conformidad, con carácter previo a la aprobación de dicho proyecto. En particular, se instalarán pantallas fonoabsorbentes para mitigar el impacto acústico durante las obras sobre las zonas residenciales más próximas donde se prevea alcanzar o superar el umbral legal por ruido. El proyecto constructivo también incluirá un plan de circulación y señalización de la maquinaria y vehículos que detalle los itinerarios previstos para el movimiento de maquinaria y de tierras, tanto desde las explotaciones de préstamo a las obras como desde éstas a la zona de vertedero seleccionada.

5.2.3.2 Serán previamente acordadas con el Ayuntamiento de Gijón las medidas provisionales para reducir al mínimo imprescindible el resto de las molestias a la población durante la fase de construcción, incluidas las relacionadas con la movilidad y con el uso del

parque Moreda. Las rasantes resultantes del terreno tras la ejecución del proyecto deben tener en cuenta el garantizar una verdadera integración de las vías en la zona urbana de la ciudad, tanto a nivel visual como a nivel de permitir una adecuada permeabilidad de tránsito tanto vehicular como peatonal entre los barrios afectados de la ciudad, así como facilitar la conservación y el mantenimiento de todos los espacios resultantes.

#### 5.2.4 Vegetación:

5.2.4.1 Con objeto de garantizar la integración completa de la obra en el paisaje, la recuperación del 100 % de la superficie afectada del Parque Moreda y su acondicionamiento como zona verde, el proyecto constructivo deberá incluir un plan de restauración que incorpore la plantación de especies arbóreas autóctonas o tradicionales en la ciudad, adecuadas al hábitat, considerándose especialmente la plantación de especies reconocidas como arbolado singular en virtud del Catálogo Urbanístico del Concejo de Gijón/Xixón (BOPA, 14/02/2019).

#### 5.2.5 Fauna:

5.2.5.1 El proyecto constructivo incluirá las medidas protectoras del colirrojo real que indica el estudio de impacto ambiental en el Parque de Moreda.

#### 5.2.6 Patrimonio Cultural:

5.2.6.1 Previo al comienzo de los trabajos, se deberá obtener la autorización pertinente de la Consejería de Cultura, Política Lingüística y Turismo del Principado de Asturias para las obras que afecten al Camino de Santiago: trabajos sobre el trazado documentado pero impracticable, señalización del desvío actualmente existente, y propuesta de reposición del trazado por el itinerario oficial del Camino de Santiago.

Adicionalmente a todas las anteriores medidas y con carácter general, el promotor deberá respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

#### 5.3 Condiciones al programa de seguimiento y vigilancia ambiental:

El programa de seguimiento y vigilancia ambiental contemplado en el Estudio de Impacto Ambiental incorporará los siguientes aspectos:

5.3.1 Control de la eficacia de medidas de protección de aguas. Se definirá en el proyecto constructivo un protocolo de control estricto y de emergencia por vertidos accidentales. Se incluirán medidas de seguimiento de la calidad de aguas en balsas de decantación mediante análisis periódicos.

5.3.2 Programa de seguimiento específico de la gestión de suelos contaminados.

5.3.3 Programa de seguimiento y control monitorizado sobre la piezometría en los acuíferos afectados. Se incluirán en este programa las medidas de mantenimiento de los portillos y sifones y la definición de medidas adicionales de restitución de flujo de agua subterránea en casos de afección no evitada por los portillos y sifones instalados.

5.3.4 Programa de control y seguimiento de calidad de aguas superficiales y subterráneas, mediante muestreos periódicos de los parámetros fisicoquímicos que constituyan elementos indicadores del buen estado de las masas de agua afectadas.

5.3.5 Plan de restauración e integración paisajística, incluyendo un seguimiento de la efectividad de la restauración geomorfológica y vegetal realizada de todas las superficies de ocupación temporal, la zona de la infraestructura que quede bajo cubierta y la zona afectada del Parque de Moreda. En función de los resultados del seguimiento, se incluirán medidas adicionales de corrección, entre ellas, la revegetación de las zonas en las que ésta no haya tenido éxito. Este seguimiento se aplicará igualmente sobre la restauración que se ejecute en la cantera que acoja los excedentes de tierras y piedras

de la obra. Deberá garantizarse el seguimiento de la efectividad de la restauración del Parque Moreda durante la fase de explotación, al menos durante el periodo de garantía, aplicando los tratamientos de mantenimiento necesarios para el éxito de las plantaciones efectuadas de arbolado.

5.3.6 Control arqueológico intensivo durante las obras por arqueólogo profesional. En caso de producirse un hallazgo casual, deberá actuarse de acuerdo con la Ley 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural del Principado de Asturias. Se efectuará un seguimiento específico sobre el tramo restituído del Camino de la Costa.

Cada una de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta resolución, deberán estar definidas y presupuestadas, según corresponda, en el estudio informativo o en los proyectos de construcción, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de aprobación del estudio informativo.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 11 de enero de 2022.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

## ANEXO I

### Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados	Contestación
INSTITUTO GEOLÓGICO Y MINERO DE ESPAÑA.	No
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL CANTÁBRICO. COMISARÍA DE AGUAS.	Sí
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL CANTÁBRICO. OFICINA DE PLANIFICACIÓN HIDROLÓGICA.	Sí
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL CANTÁBRICO. DIRECCIÓN TÉCNICA.	Sí
MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE – CONSEJO JACOBEO.	No
MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO – SUBDIRECCIÓN GENERAL DE RESIDUOS.	No
MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO – DIRECCIÓN GENERAL DEL AGUA.	No
MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO – SUBDIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD Y MEDIO NATURAL.	No
MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO – OECC.	No
MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO – SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD DEL AIRE Y MEDIO AMBIENTE INDUSTRIAL.	No
MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO – AEMET.	No
MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO – D.G. DE LA COSTA Y EL MAR.	Sí
MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO – DEMARCACIÓN DE COSTAS EN ASTURIAS.	No
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA – IGN.	Sí
ADIF ALTA VELOCIDAD.	No
ADIF.	Sí
AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN.	

Consultados	Contestación
MINISTERIO DE DEFENSA.	Sí
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS.	No
AYUNTAMIENTO DE GIJÓN.	Sí
AYUNTAMIENTO DE CORVERA DE ASTURIAS.	Sí
AYUNTAMIENTO DE CARREÑO.	Sí
AYUNTAMIENTO DE GIJÓN – CONCEJALÍA DELEGADA DE DESARROLLO URBANÍSTICO, POLICÍA LOCAL Y SERVICIOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS.	Sí
GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS – CONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS, MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. D.G. DE CALIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO.	Sí
GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS – CONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS, MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. D.G. DE INFRAESTRUCTURAS.	No
GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS – CONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS, MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. D.G. DE URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.	Sí
GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS – CONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS, MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. D.G. DE MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD.	Sí
GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS – CONSEJERÍA DE INDUSTRIA. EMPLEO Y PROMOCIÓN ECONÓMICA.	
GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS – CONSEJERÍA DE SALUD. D.G. DE SALUD PÚBLICA.	Sí
GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS – CONSEJERÍA DE CULTURA, POLÍTICA LINGÜÍSTICA Y TURISMO. D.G. DE CULTURA Y PATRIMONIO.	Sí
GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS – CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA. CONSEJO DE PROTECCIÓN CIVIL.	No
EMA (EMPRESA MUNICIPAL DE AGUAS DE GIJÓN).	Sí
CADASA (CONSORCIO PARA ABASTECIMIENTO DE AGUA Y SANEAMIENTO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS).	Sí



