

**19166** RESOLUCIÓN de 2 de octubre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto de «Supresión de la barrera ferroviaria en Gijón».

La presente resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Antecedentes, objeto, justificación y localización. Promotor y órgano sustantivo.

El objeto del estudio informativo es definir las actuaciones necesarias para permitir la conexión de un nuevo túnel de penetración del ferrocarril en Gijón con las líneas existentes, lo que obliga a una remodelación integral de las instalaciones ferroviarias actuales. La ejecución del proyecto aumentará la permeabilidad de la trama urbana, liberándose espacios en una zona deficitaria de áreas libres, equipamientos, etc.

Con fecha 7 de mayo de 2002, se publicó mediante resolución en el Boletín Oficial del Estado número 109, la exención de someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto de penetración del ferrocarril en Gijón, con supresión de la vía ferroviaria. Este proyecto contemplaba la prolongación del túnel ferroviario desde la actual estación de El Humedal hasta el estadio del Molinón, con un total de 2.860 m de y unos excedentes de tierras de 275.000 m<sup>3</sup>.

Con posterioridad, el promotor planteó sucesivas modificaciones y ampliaciones del proyecto que son consideradas como actuaciones recogidas en el apartado c, grupo 7, del anexo II el Real Decreto Legislativo 1302/1986.

El ámbito de actuación es el pasillo ferroviario encuadrado en el núcleo urbano de Gijón, el cual comienza entre la avenida Príncipe de Asturias y la estación de El Humedal, y finaliza en las proximidades del Museo Ferroviario, cerca de las toperas finales de la actual estación de Jovellanos.

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

Tramitación de evaluación de impacto ambiental.

La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCyEA), comienza al remitir la Dirección General de Ferrocarriles la memoria-resumen del estudio informativo. El 21 de enero de 2004 se inicia el trámite de consultas previas, tratándose el expediente como un anexo II de la Ley 6/2001, de evaluación de impacto ambiental. El resultado de las consultas realizadas por la DGCyEA, se trasladó al promotor el 30 de abril de 2004, indicando finalmente la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental.

La información pública del estudio informativo y estudio de impacto ambiental se publicó el 2 de diciembre de 2005 en el Boletín Oficial del Estado núm. 288.

Transcurrido el plazo de información de pública, la Dirección General de Ferrocarriles, remitió a la DGCyEA, con fecha 8 de marzo de 2006, el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental, y el resultado de la información pública.

Descripción del proyecto.

El proyecto consiste en adaptar y remodelar integralmente las instalaciones ferroviarias actuales para permitir la conexión del túnel de penetración del ferrocarril en Gijón con las líneas existentes. Las principales actuaciones previstas consisten en:

Desmantelamiento de las instalaciones actuales de El Humedal y Jovellanos

Nueva estación intermodal de Moreda, que reúna todos los servicios ferroviarios y de autobuses.

Tramo soterrado de conexión de la estación conjunta de Cercanías con el túnel en ejecución.

Modificación del trazado de las líneas férreas actuales en el tramo entre la Avenida Príncipe de Asturias y la nueva estación intermodal, para permitir la conexión con ella.

Para todas las vías estudiadas (Cercanías, Largo Recorrido y ancho métrico) se ha considerado una velocidad máxima de explotación de 80 km/h.

La disposición de las instalaciones en la nueva estación intermodal quedará con las vías y andenes de Largo Recorrido y el Transcantábrico en superficie, y las correspondientes a Cercanías y líneas F4 y F5 de ancho métrico en un nivel inferior que permitirá la conexión con el nuevo túnel. La longitud soterrada de las vías correspondientes a Cercanías será de 1.530 m y de FEVE 1.510 m. Para la alternativa elegida, se considera que se producirán unos excedentes de aproximadamente 622.462 m<sup>3</sup>.

Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto.

Toda la actuación se materializa dentro de terrenos ferroviarios, que tras su finalización, quedarán liberados en su superficie de instalaciones ferroviarias. Calificándolos el P.G.O.U. como «Sistema General Ferroviario».

En el marco de influencia de la actuación, discurre el río Pilón.

Respecto a Patrimonio Histórico-Artístico, en el ámbito del estudio aparecen los siguientes elementos:

Museo del Ferrocarril, edificio singular sujeto a protección integral.

Parque de las Moredas, espacio urbano con valor ambiental.

En el área de influencia de la actuación no existen áreas de especial protección designadas en virtud de las Directivas 79/409/CEE y 92/49/CEE.

Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativa.

Se han contemplado dos alternativas, con los siguientes parámetros. Se describen ambas en el croquis adjunto.

Vías	Longitud de vía (m)	Longitud en superficie (m)	Longitud soterrado (m)
<i>Alternativa 1</i>			
Largo Recorrido	2.900	2.900	–
Cercanías	2.675	1.270	1.405
FEVE	2.635	1.250	1.385
Transcantábrico	1.010	1.010	–
<i>Alternativa 2</i>			
Largo Recorrido	2.900	2.900	–
Cercanías	2.800	1.270	1.530
FEVE	2.760	1.250	1.510
Transcantábrico	1.010	1.010	–

Las alternativas son similares, si bien la alternativa 1 supone un volumen de tierras a vertederos 78.572 m<sup>3</sup> mayor, y una superficie liberada 300 m<sup>2</sup> menor que la alternativa 2, al implicar un desplazamiento del soterramiento hacia el este (Estación del Humedal). Durante la ejecución de las obras, la alternativa 2 implica menores afecciones, presentando además menor dificultad constructiva y mejores condiciones en cuanto a liberación de terrenos. Por tanto, se considera en el análisis multicriterio mejor valorada la Alternativa 2.

Consultas previas.

Durante el periodo de consultas previas se solicitó opinión respecto al citado proyecto a los siguientes organismos e instituciones:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Delegación del Gobierno en el Principado de Asturias	–
Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias	–
Dirección General de Transportes y Puertos de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias	–
Consejo de Patrimonio Cultural, Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Gobierno del Principado de Asturias	X
Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras. Gobierno del Principado de Asturias	X
Ayuntamiento de Gijón	X

Un resumen de las principales sugerencias a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental obtenidas en las respuestas a las consultas previas es el siguiente:

Estudio de los movimientos de tierra producidos, así como ubicación de préstamos y, especialmente, de vertederos, debido al gran volumen de material excedentario que se generará.

Alteración del proceso de carga y descarga entre los sistemas acuíferos y el río Pilón.

Emisión de ruidos y generación de polvo que puedan producir molestias a la población circundante.

Principales alegaciones durante la información pública.

Durante el periodo de Información Pública se han recibido un total de 11 alegaciones. De ellas, dos corresponden a organismos públicos, Ayuntamiento de Gijón y FEVE. El resto corresponden a particulares.

El contenido de las alegaciones, más que ambiental, se refiere a aspectos técnicos del proyecto. Así, el Ayuntamiento de Gijón propone el cambio de trazado de las líneas de FEVE en el tramo de acceso a la nueva estación intermodal. Su propuesta indica que las líneas F4 y F5, en vez de pasar bajo la avenida de Príncipe de Asturias mediante dos túneles dife-

rentes para cada una, aproximen sus trazados de modo que realicen el paso por un mismo túnel. De esta forma, ambas líneas de FEVE discurrirán paralelas desde su paso por el túnel hasta su entrada en la nueva estación. Este ayuntamiento también propone la ampliación de las dimensiones de la estación de autobuses entre otras propuestas.

FEVE expone, entre otras cuestiones, aspectos relativos a dimensiones de andenes y posibilidad de disponer de una tercera vía adicional en la estación soterrada de Cercanías.

Como respuesta, la Dirección General de Ferrocarriles informa que la mayoría propuestas técnicamente son asumibles, llevándose a cabo la propuesta de aproximación del trazado de las líneas F4 y F5 antes de la Avenida Príncipe de Asturias.

En cuanto a aspectos ambientales, la mayor parte de las alegaciones radican en la minimización del impacto visual, acústico; integración de las zonas verdes de Moreda mediante la instalación de pantallas vegetales y taludes de tierra sin excesivos desniveles, desarrollo de un «carril bici», prolongación de soterramiento hasta Veriña, etc. Sin embargo, existen aspectos, como la posibilidad de rebajar la cota de las vías de la nueva estación, que no son viables pues vienen marcados por aspectos técnicos que condicionan la actuación, como es la cota de conexión con el túnel en ejecución.

La Dirección General de Ferrocarriles responde que se tendrán en cuenta las medidas de adaptación paisajística en la redacción del Plan Especial contratado por la sociedad «Gijón al Norte», que se encargará de incorporar las correspondientes medidas de adaptación paisajística, restauración vegetal, etc.

No obstante, algunas soluciones propuestas en las alegaciones, como es la prolongación del soterramiento hasta Veriña, supondrían un mayor impacto ambiental ya que existe la posibilidad de afectar, como es en este caso, al flujo freático, de modo que éste quedara interrumpido incidiendo en el río Pílon.

Integración del proceso de evaluación. Impactos y medidas correctoras.

Analizados los elementos que se han puesto en juego en el proceso de evaluación ambiental, para lo que se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental, redactado con los criterios y valoraciones expresadas por el promotor, y las alegaciones realizadas durante la consulta pública, se exponen a continuación los elementos clave del proceso:

Alteración de la hidrología superficial y recursos hídricos subterráneos.

Durante la fase de construcción, se pueden producir alteraciones sobre el cauce del río Pílon, así como alteraciones sobre las aportaciones del nivel freático a la red fluvial. Para minimizar las posibles afecciones, en el estudio de impacto ambiental se plantean una serie de medidas a adoptar durante la fase de construcción y de explotación. Destacan las siguientes:

Para reducir el efecto barrera entre los acuíferos existentes, se adoptarán medidas de drenaje que restituyan el flujo subterráneo que, de forma natural, pasa de un lado a otro de las obras proyectadas.

Desde el p.k. 0+245 hasta el final se instalarán sifones cada 15 m, que permitan la restitución del flujo subterráneo en el acuífero jurásico y el cuaternario, evitando la aparición de un nuevo nivel freático. Se propone la instalación de sifones de forma localizada en aquellas zonas (fracturas o conductos kársticos) con un flujo subterráneo preferencial. Como alternativa, desde el P.K. 1+320 sería posible restituir el flujo del acuífero cuaternario mediante el descabezado de pantallas. El estudio de impacto ambiental describe las características de los sifones y pozos drenantes, incidiendo en que, donde sea necesario, se construirán sifones dobles, y garantizando que se evitará la comunicación entre acuíferos evitando la mezcla de aguas de los mismos. Durante la fase de obras, se controlarán los vertidos para evitar la contaminación de los acuíferos, se evitará ubicar las instalaciones auxiliares sobre terrenos de alta vulnerabilidad, se instalarán balsas de decantación junto a los parques de maquinaria, etc.

Sobre el río Pílon, se justifica en el estudio de impacto ambiental que no existen alteraciones significativas. En el caso del cruce con la línea C1 de Cercanías (Gijón-Oviedo), éste se realiza de la misma forma que en el caso anterior, teniendo en cuenta la cota del cruce actual y dejando un resguardo suficiente para evitar su afección. Un modo general de impedir que el cauce se vea afectado en la realización de las obras será mantener la maquinaria en buen estado a fin de evitar vertidos accidentales de sustancias tóxicas, realizándose el mantenimiento de éstas en lugares adecuados al efecto. También se protegerá el cauce del vertido de residuos sólidos a éste.

Alteración de los suelos. Procesos de erosión, inestabilidad y modelado. Ubicación de zonas de préstamos y vertederos.

La actuación a desarrollar implicará movimientos de tierra, cuyos excedentes deberán ser adecuadamente gestionados. Así, para la alternativa elegida, se considera que se producirán unos excedentes de aproximadamente 622.462 m<sup>3</sup>. Habría que añadir el resultado de los levantes y

demoliciones, así como la retirada de balasto. Del volumen anteriormente mencionado, 150.000 m<sup>3</sup>, correspondientes al volumen de tierras procedentes del parking, no serán objeto de este estudio. Una parte del volumen generado (98.649 m<sup>3</sup>), procedente de la ejecución de las pantallas, podría ser considerado como residuo peligroso, por lo que se gestionará retirándolo a vertedero autorizado para residuos peligrosos.

En el estudio se proponen una serie de canteras y escombreras, partiendo de datos facilitados por la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias, adjuntando el listado con su ubicación, distancia a la actuación, tipo de materiales, regímenes de actividad, etc. Se plantea la utilización de los materiales para la restauración ambiental de los emplazamientos degradados, con el fin de llevar a cabo su restauración final, mediante integración morfológica y paisajística.

Igualmente, en colaboración con el Ayuntamiento de Gijón, se prevé la utilización de parte de los volúmenes excedentes para su utilización como material de relleno en las obras de ampliación del Puerto de Gijón.

Protección del confort sonoro.

Las principales afecciones se producirán durante la fase de obras, ya que el proyecto en sí mejorará las condiciones acústicas del entorno al soterrarse instalaciones que previamente transcurrían sobre tierra, así como al mejorarse las comunicaciones.

El estudio de impacto ambiental analiza en el apéndice «Ruidos y vibraciones» los niveles sonoros del entorno y las áreas de mayor sensibilidad acústica. Se han realizado mediciones del nivel sonoro actual en 6 puntos, calculándose también los niveles futuros tras la consecución del proyecto. Los puntos donde se han tomado las mediciones son Avda. Juan Carlos I frente a la estación Jovellanos, Avda. Juan Carlos I frente al Colegio Miguel Hernández, Pista de Patinaje, C/ Sanz Crespo s/n, C/ Sanz Crespo n.º 4, Hotel Avenida, C/ Pintor Mas More n.º 8.

Finalmente, el estudio de impacto ambiental concluye que los niveles sonoros esperados en las fachadas de las viviendas próximas a la vía férrea serán inferiores a los niveles límite establecidos en la actual Ordenanza Municipal, tanto para los periodos diurno y nocturno, una vez finalizadas las obras. Para minimizar el impacto sonoro producido por éstas se tomarán medidas específicas al respecto como insonorizar toda la maquinaria a utilizar, limitar el uso simultáneo de máquinas, evitar el uso de contenedores metálicos y realizar mediciones periódicas de los niveles de ruido en el lugar de las obras.

Patrimonio cultural.

Según el estudio de impacto ambiental, no se prevén impactos sobre el patrimonio, sin embargo, al producirse importantes movimientos de tierra, pueden aparecer ocasionalmente restos arqueológicos, por lo que es conveniente tomar medidas preventivas para paliar este potencial efecto.

El estudio de impacto ambiental recoge que en coordinación con la administración competente en materia de Patrimonio Cultural del Principado de Asturias, se realizarán prospecciones intensivas arqueológicas en la franja de afección de trazado y en las posibles áreas de vertedero. En la fase de construcción, habrá un arqueólogo a pie de obra durante los movimientos de tierra, verificando que no aparezcan restos arqueológicos, y en caso de hacerlo, adoptar las pertinentes medidas de urgencia.

Integración paisajística y medidas de restauración.

El estudio de impacto ambiental concluye que, a pesar de las afecciones durante la fase de construcción, el proyecto comporta una mejora al eliminarse la barrera ferroviaria, soterrando infraestructuras que actualmente suponen un importante impacto visual.

En el entorno de la actuación destaca como espacio verde el Parque de la Fábrica de Moreda, y las calles con arbolado Avenida de Juan Carlos I y Calle de Sanz Crespo.

Para subsanar la afección por ocupación temporal sobre la vegetación, y proceder a su restauración, el estudio de impacto ambiental indica que se delimitará el Parque como zona de exclusión, afectándose las superficies estrictamente necesarias. Se delimitará mediante jalónamiento estricto la superficie del parque. Las principales especies previstas para la restauración vegetal de las zonas afectadas del parque serán *Magnolia grandiflora*, *Cedrus atlantica* y *Buxus sempervirens*, principalmente.

Una vez se lleve a cabo la reordenación paisajística del entorno, se prevé la integración de las zonas verdes insertadas entre las vías con el Parque de Moreda y otros parques previstos al lado opuesto de la Avda. Sanz Crespo.

Planeamientos urbanísticos.

En la presente resolución no se consideran las actuaciones urbanísticas posteriores a la liberación de espacio generado por la supresión de la barrera ferroviaria en Gijón.

Especificaciones para el seguimiento.

El estudio de impacto ambiental incluye un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) que tiene por objeto garantizar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, así como prevenir o corregir las posibles disfunciones en relación a las medidas propuestas o

a la aparición de efectos ambientales no previstos, este programa considera las fases de ejecución y explotación del proyecto:

En el estudio de impacto ambiental se indica que la responsabilidad global del cumplimiento, control y seguimiento del PVA corresponderá a la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, la cual designará un Director Ambiental de Obra. Además, ésta se encargará de aprobar un Manual de Gestión Ambiental de la obra, elaborado por el Responsable de Medio Ambiente que designará la Contrata.

Considerando los impactos previstos como consecuencia de la actuación, en el estudio de impacto ambiental se definen las distintas acciones encaminadas al seguimiento y control de dichos impactos, la verificación de las medidas de prevención y corrección aplicadas, así como la determinación de posibles impactos no previstos, en cuyo caso se describirán y evaluarán con detalle. Los aspectos principales estudiados son:

Protección de la calidad del aire (control de ruido y vibraciones, emisión de partículas y gases contaminantes).

Protección de geología y geomorfología (verificación de la posible aparición de fenómenos erosivos, inestabilidad de laderas, alteración del modelado del terreno).

Control del suelo (verificación de compactación de suelo y posible contaminación del mismo).

Control de la calidad de las aguas superficiales (constatación del volumen y toxicidad de los efluentes líquidos producidos durante la excavación, vertidos accidentales, modificación de flujos de escorrentía superficial).

Control de la calidad de las aguas subterráneas (constatación de la correcta recarga de acuíferos y potencial variación de los flujos de agua subterránea).

Vegetación (verificación de la eliminación y deterioro de zonas verdes, así como colonización de las especies introducidas en la revegetación).

Población (constatación de la idoneidad de las medidas adoptadas para minimizar molestias por ruido, polvo, efecto barrera, etc.).

Patrimonio cultural (Comprobación de las posibles afecciones a bienes de interés cultural).

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

#### Conclusión.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 2 de octubre de 2006, formula la siguiente declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Supresión de la barrera ferroviaria en Gijón», concluyendo que, entre las alternativas contempladas en el estudio informativo, la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente es la definida como alternativa 2, no observándose impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con los controles y medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor y las medidas aceptadas por éste, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas e información pública.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 2 de octubre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

