

cado como negativo compatible. La incidencia visual de la nueva antorcha será baja y su presencia tenderá a pasar inadvertida, suponiendo un impacto negativo compatible. Respecto al tráfico, no se espera un aumento del tráfico de metaneros hacia la planta, pues el tráfico anual de metaneros está vinculado directamente con la capacidad de almacenamiento y vaporización de la planta, y ésta no se va a ver alterada por el proyecto. Por ello, el impacto asociado al tráfico marítimo es nulo. En cuanto al tráfico terrestre, éste supondrá un impacto insignificante, que se puede considerar como negativo compatible. El impacto socioeconómico tendrá una calificación de positivo moderado. Respecto al patrimonio cultural, al desarrollarse las actuaciones para la construcción del proyecto en el interior de las instalaciones de ENAGAS existentes (no existen restos arqueológicos a priori), se considera que el proyecto tendrá un impacto negativo compatible sobre el patrimonio cultural del emplazamiento. En cuanto al efecto ambiental por consumo de recursos naturales, producirá un impacto negativo compatible.

Teniendo en cuenta todo ello y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha, se concluye que el proyecto es viable ambientalmente al no observarse impactos adversos significativos, por lo que resuelvo:

No someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente (www.mma.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 19 de diciembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

1713

RESOLUCIÓN de 19 de diciembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto «Estudio informativo complementario, acondicionamiento red arterial ferroviaria de Valladolid, modificación variante Este».

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, establece, en su artículo 1.3, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios de su anexo III.

El proyecto objeto del Estudio Informativo Complementario «Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana. Modificación de la propuesta de Variante Este» se encuentra comprendido en el citado anexo II, grupo 9) «Otros proyectos», apartado k) «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente».

El estudio informativo complementario incluye una modificación de la Variante Este (variante exterior para mercancías) incluida en la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid. Por Resolución de 13 de abril de 2005, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formuló la declaración de impacto ambiental del estudio informativo del proyecto «Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su Integración Urbana». Este estudio informativo incluía diversas actuaciones, aunque la declaración de impacto ambiental sólo se formuló sobre la Variante Este.

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental, esta Dirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—La llegada de la nueva línea de alta velocidad a Valladolid hace necesaria la remodelación de su red ferroviaria para que pueda prestar unos servicios adecuados a los tráficos, tanto de viajeros como de mercancías. La Variante Este sirve al tráfico de mercancías, tanto al de paso como al que tenga origen o destino en Valladolid, para lo cual se ha previsto una nueva estación de mercancías.

El Estudio Informativo Complementario del «Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana. Modificación de la propuesta de Variante Este», recoge la modificación propuesta para la variante exterior para mercancías de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid. Esta variante formaba parte del Estudio Informativo del «Proyecto de Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana» que fue sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, formulándose declaración de impacto ambiental favorable sobre la alternativa B, por Resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático de 13 de abril de 2005, sobre la Alternativa B.

El estudio informativo complementario al que se refiere esta Resolución tiene por objeto aportar la documentación necesaria sobre la propuesta de modificación de la Variante Este de mercancías en Valladolid. Esta propuesta vendría a mejorar, según el promotor, la anterior solución planteada consistente en adecuar la alternativa B del anterior estudio informativo a las condiciones de la declaración de impacto ambiental. En el nuevo estudio informativo se describe la primera propuesta de adaptación a la DIA de la alternativa B y se realiza un análisis ambiental comparativo entre ambas propuestas.

Tiene la misma longitud, 17,5 km, comienzo, final y desarrollo en planta que la alternativa anterior; hay dos diferencias significativas con respecto a ésta, que son:

- Depresión de la rasante desde el cruce de la Ronda Este con la CN-601 hasta el cruce con la Ronda Exterior Este, de modo que el paso por el Sector Pinar de Jalón y por el Polígono de San Cristóbal sea en falso túnel (pp.kk. 3+640-4+940). El falso túnel por el Cerro de San Cristóbal propuesto en la DIA se convierte ahora en mina (pp.kk. 4+940-5+450).
- Modificación de la sección tipo en la zona del trazado paralela a la Ronda Exterior Este, pasando a tener dos vías en ancho ibérico y una en ancho internacional, debido a la propuesta de cambio de ubicación del Nuevo Complejo Ferroviario hacia el sur.

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

2. *Tramitación y consultas.*—Por Resolución de 13 de abril de 2005, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, formuló declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto de «Acondicionamiento de la red arterial ferroviaria de Valladolid y su integración urbana», referida solamente a las actuaciones relativas a la variante exterior de mercancías (Variante Este). En ella se propuso la alternativa B como la más favorable de las analizadas con las condiciones establecidas en la DIA.

Ahora se propone, en un nuevo estudio informativo objeto de esta Resolución, una modificación de esta Alternativa B. Esta modificación consiste en las necesarias adaptaciones para el cumplimiento de la DIA y en otras modificaciones que el promotor considera que mejoran ambientalmente el proyecto.

Tras las consultas efectuadas en junio de 2006 se han recibido dos respuestas de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, que reproducen las alegaciones de estos organismos en la información pública realizada por el promotor (al margen del procedimiento de evaluación de impacto ambiental) en enero de 2006.

La Dirección General de Medio Natural indica que la alternativa más adecuada es la modificación propuesta por el promotor; no afecta a Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad de Castilla y León ni a espacios de la red Natura 2000; por último informa favorablemente la alternativa seleccionada con algunas consideraciones relativas al cumplimiento de las condiciones de estudio de impacto ambiental, a minimizar la ocupación de terrenos y a la planificación de los movimientos de tierras.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid informa favorablemente el proyecto y establece una serie de condiciones al proyecto, que figuraban como alegaciones en el periodo de información pública al que antes se ha hecho referencia.

3. *Análisis según los criterios del anexo III.*—Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986.

Características del proyecto:

El proyecto modificado presenta dos diferencias significativas con relación proyecto original sobre el que se formuló declaración, que se han descrito en el apartado 1 de esta Resolución.

Ubicación del proyecto:

El proyecto modificado coincide en planta con el proyecto original; la rasante se baja de cota con respecto a éste en una parte del trazado, discurrendo ahora en túnel en una longitud de unos 1.850 m.

Características del potencial impacto:

Como conclusión del estudio de impacto ambiental se deduce que la «Modificación de la propuesta de Variante Este» presenta una pequeña minimización de los impactos valorados con respecto a la «Alternativa B adecuada a la DIA», siendo la alternativa B sobre la que se formuló la declaración de impacto ambiental.

Es destacable la minimización del impacto paisajístico, eliminación del efecto barrera y eliminación del ruido en la fase de explotación en el entorno del espacio protegido del Cerro de San Cristóbal y del polígono industrial del Cerro de San Cristóbal de la propuesta modificada.

Por tanto, la modificación de la propuesta de Variante Este se considera globalmente más idónea desde el punto de vista ambiental que la alternativa B del proyecto original en las fases de construcción y explotación.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 18 de diciembre de 2006, se concluye que el proyecto, en su versión modificada según se ha señalado con anterioridad, es viable ambientalmente al no observarse impactos adversos significativos, por lo que resuelvo:

No someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente (www.mma.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 19 de diciembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

1714

RESOLUCIÓN de 19 de diciembre 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 la evaluación del proyecto «Optimización funcional de la Autovía A-42 entre Plaza Fernández Ladreda y Torrejón de la Calzada (Madrid)», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

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.

1. Objeto y justificación del proyecto

El objeto del proyecto es la realización de un carril BUS, entre la Plaza de Fernández Ladreda y Parla Sur, y la mejora del funcionamiento y aumento de la capacidad de la autovía A-42 entre la plaza de Fernández Ladreda y el límite de la provincia de Madrid, de acuerdo con las intensidades y características del tráfico existente y futuro, así como la remodelación de accesos.

Esta modificación de la autovía se plantea para solucionar el problema generalizado de congestión de tráfico que presenta esta vía en la actualidad, en ambos sentidos de circulación, mediante la adición de un tercer carril por sentido, entre Getafe Norte y el límite de la Provincia de Madrid, y además, con el objeto de mejorar el tráfico de autobuses y de vehículos particulares, se tiene previsto la ejecución de una plataforma de dos carriles de circulación, que será de utilidad exclusiva de autobuses.

Al Estudio Informativo, del tramo citado, se ha añadido un Documento Complementario, donde se indica el soterramiento del vial, en el Término Municipal de Getafe, en base al acuerdo entre el Ministerio de Fomento y el citado Ayuntamiento, igualmente sometido a información pública.

Por último se estudia la reordenación de todos los accesos existentes fuera de norma actualmente así como la remodelación de los enlaces y carriles de aceleración y desaceleración.

2. Tramitación

El proyecto contemplado en el Estudio Informativo: «Optimización Funcional de la Autopista A-42 entre la Plaza de Fernández Ladreda y Torrejón de la Calzada» está comprendido en el apartado Proyectos de Infraes-

tructura del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2001, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme con el artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió con fecha 20 de julio de 2004 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 30 de septiembre de 2004, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de ambas informaciones pública mediante la publicación en el BOE de 23 de febrero de 2005, y la del estudio complementario en el BOE de 21 de abril de 2006.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 17 de abril de 2006, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el estudio informativo, estudio complementario, estudio de impacto ambiental y resultado de las dos informaciones públicas realizadas.

3. Descripción del proyecto

Las obras de las que se analizan en el estudio informativo sus implicaciones ambientales están situadas en la Comunidad de Madrid, en su sector sur, ocupando terrenos de los términos municipales de Madrid, Leganés, Getafe, Fuenlabrada, Parla, Torrejón de la Calzada, Cubas de la Sagra y Casarrubuelos, comprendiendo este tramo una longitud de 26 km. y quedando circunscrito al corredor de la actual autovía A-42 y a su entorno próximo al no contemplarse variantes de su trazado.

En el Término Municipal de Getafe, el proyecto se desarrolla casi en su totalidad soterrado.

Se han propuesto cuatro soluciones: C-F-G y H.

La Solución C, incluye la ampliación a tres carriles en todo el tramo del trazado de la autovía A-42, así como vías de servicio laterales de dos carriles y remodelación de los enlaces para que permitan el cambio de sentido (excepto en los enlaces de la M-40, la M-50 y el Sector III de Getafe) Propone que todas las conexiones con los diferentes enlaces se realicen a través de las vías de servicio, excepto determinados movimientos en los enlaces de la M-40 y la M-50, en los que se conecta directamente con las calzadas principales de la autovía. En el resto de enlaces se han dispuesto glorietas. Se remodelarán todos los pasos superiores, excepto los de la M-40, la M-50 y el enlace del sur de Parla. Se verán afectadas varias estaciones de servicio entre los pp.kk. 5+900 y 13+500, por la margen derecha y 18+800 por ambas márgenes.

La Solución F, propone las siguientes actuaciones:

Desde el inicio hasta el enlace de El Bercial (p.k. 11+000) no se incluyen modificaciones en la calzada, al disponer esta de tres carriles por calzada.

Desde el enlace de El Bercial, hasta el enlace de Parla Norte (p.k. 19+300) se aumentará la anchura de las calzadas para disponer de tres carriles, de 3,5 m. de anchos cada uno con sus correspondientes arcenes.

Desde el enlace de Parla Norte, hasta el final del tramo se incrementará en un carril por sentido la anchura de las calzadas existentes.

Adicionalmente a lo anterior, desde el inicio de tramo hasta el enlace de Parla Sur, inclusión de una plataforma de dos carriles (uno por sentido) para uso exclusivo de autobuses.

Además se incluye en la solución la remodelación de algunos de los enlaces actuales demolición de los pasos superiores y creación de nuevas conexiones.

La Solución G, propone las mismas actuaciones que la solución C, e incluye la ejecución de una calzada adicional reservada para el tráfico exclusivo de autobuses con dos carriles, la ejecución de tres carriles para cada calzada del tronco de la autovía y la disposición de vías de servicio laterales.

Hay que reseñar que la falta de espacio en algunas zonas, no permite mantener en todo momento la sección tipo teórica, como ocurre en el enlace con la M-40 y el enlace de Getafe Sur, por el entorno urbano, optándose por la supresión de las vías de servicio absorbidas por el tronco de la autovía, con un carril más, siendo la longitud del plano afectado de unos 1600 m.

Otra zona conflictiva es la situada entre los pp.kk. 17+500 y 19+500 (zona industrial de Fuenlabrada), donde se ha optado por reducir el