

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

4067 *Resolución de 19 de febrero de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto básico Nueva estación de alta velocidad de Cuenca y acceso ferroviario a Levante del tren de alta velocidad.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado c del grupo 7 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental y procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008 citado.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas:

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

El proyecto tiene por objeto la construcción de la nueva estación de alta velocidad de Cuenca, en el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante. Se localiza en el término municipal de Cuenca, al sur de la capital, entre las carreteras N-420 y N-320, con acceso desde esta última a través de una glorieta.

Se ha partido de la propuesta definida en el estudio informativo del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Albacete/Valencia. Documento Complementario al subtramo Madrid-Cuenca, sobre el que se formuló declaración de impacto ambiental por Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 29 de mayo de 2003 (Boletín Oficial del Estado del 30 de junio de 2003). En este estudio informativo figuraba únicamente la ubicación de la estación en las plantas de trazado de la plataforma del ferrocarril, sin más detalle, por lo que en la citada declaración se excluyó expresamente la estación de la evaluación de impacto ambiental realizada. Posteriormente, al desarrollar el estudio informativo en proyectos de construcción, la localización de la estación y sus andenes se incluyen en el proyecto de construcción de la plataforma del tramo Olalla-Arcas del Villar, dentro del «Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante, de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia», realizado por ADIF.

En el proyecto constructivo de la plataforma, redactado en 2005, se definían 3 andenes entre los PP.KK 4+500 y 4+940 de la traza aproximadamente, y se establecía que el futuro edificio de la estación tendría acceso directo al andén de la vía mango por cabecera mientras que el acceso a los andenes principales se produce por un paso inferior situado en el PK 4+820 con el pavimento a la cota 964 m.

Después de analizar la topografía del lugar y el planeamiento definido en la Revisión y Adaptación del Plan de Ordenación Municipal de Cuenca, se lleva a cabo la redacción del proyecto actual que propone una nueva cota de implantación, realizando el acceso por la punta del andén mediante un paso elevado situado en el PK 4+530, con el pavimento a cota 980.

El proyecto incluye los siguientes elementos:

El edificio de la estación.—Se sitúa perpendicular a las vías del tren, según el eje suroeste-noreste, desarrollándose en planta baja con una superficie construida de 3.950 m². Está constituido por el siguiente programa: vestíbulo, centro de viajes, consigna, aseos, locales comerciales, vestuarios, oficinas, almacenes, salas de instalaciones, centro de control, sala de interventores, sala VIP y locales varios.

Andenes.—Se ha modificado la configuración de los andenes definida en el proyecto de construcción de la plataforma, suprimiendo la vía mango y eliminando el andén que la servía, así como unificando los andenes principales de forma que ambos tengan 10 m de ancho y la misma longitud, con lo que se consiguen unos andenes simétricos de 400 m de longitud de recta interior y más de 200 m de longitud de recta exterior (273,488 m), siendo el ancho mínimo de 7,322 m.

Vial de acceso desde la N-320.—Para su definición se ha seguido lo expresado en la Revisión y Adaptación del Plan de Ordenación Municipal de Cuenca, de integrar la estación al tejido urbano mediante un eje viario que enlace el núcleo urbano y la estación. Para ello, se propone situar una glorieta en la intersección entre la actual N-320 y el eje de la futura avenida que se desarrollará en sentido norte-sur, desde la cual arranca un nuevo vial que tras 550 m aproximadamente finaliza en otra glorieta nueva situada en las proximidades de la estación.

Aparcamiento.—Situado al lado noroeste de la estación, paralelo y adyacente a la línea ferroviaria. Ocupa una superficie de 8.900 m² y tiene una capacidad de 303 plazas, 6 de las cuales son adaptadas para personas de movilidad reducida. La disposición del aparcamiento prevé la posible ampliación de éste con 250 plazas más, situadas a continuación de las primeras.

Zona de estacionamiento destinada al transporte público (taxis, autocares y autobuses), frente a la fachada sureste de la estación con una superficie de 5.400 m², compuesto por una plaza de espacio público, bolsa de espera para taxis (capacidad para 16 vehículos) y dos dársenas de autobuses y autocares (capacidad de 3 vehículos cada una).

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto: La zona de actuación se ubica a unos cuatro kilómetros al sur del centro histórico de la ciudad de Cuenca, en un entorno que presenta un uso del suelo totalmente agrícola, con cultivos de secano dedicados al cereal, destacando la presencia aislada de encinas de porte arbóreo y, en las zonas de pequeños altozanos donde no es posible el cultivo, hay predominio de especies arbustivas, aunque poco densas, especialmente de *Quercus coccifera*. Sólo destacan las obras de la línea de alta velocidad, a la que servirá la estación, algunas viviendas aisladas, especialmente en el extremo noroeste, las carreteras de acceso a la ciudad y el vertedero de residuos urbanos.

El actual uso del suelo rústico sufrirá un intenso proceso de urbanización con presencia de nuevos equipamientos de uso residencial y terciario, de acuerdo con el plan de ordenación municipal pendiente de aprobación.

No se ve afectado ningún curso de agua superficial ni subterráneo (en los sondeos no se ha detectado nivel freático). No hay ningún espacio natural protegido dentro de la zona de proyecto. En las proximidades del área del proyecto se emplazan tres zonas de interés patrimonial no protegidas, aunque ninguna se encuentra directamente afectada por el proyecto. También próxima a la zona del proyecto dicurre la Cañada Real de los Chorros, sin encontrarse tampoco directamente afectada por el mismo. En la zona de proyecto no se detecta presencia de especies protegidas.

3. Resumen del proceso de evaluación:

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto. Como antes se ha indicado, en el estudio informativo del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Albacete/Valencia. Documento Complementario al subtramo Madrid-Cuenca, sobre el que se formuló declaración de impacto ambiental por Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 29 de mayo de 2003 (Boletín Oficial del Estado del 30 de junio de 2003), figuraba la ubicación (únicamente la zona de la línea ferroviaria

donde se sitúa) de la estación en la planta de trazado de la plataforma del ferrocarril, sin más detalle, por lo que en la citada declaración se excluyó expresamente la estación de la evaluación de impacto ambiental realizada.

La Dirección General de Ferrocarriles, organismo promotor del proyecto, consideró que la fase de consultas ya se había realizado a través del mencionado estudio informativo.

3.2 Fase de información pública y de consultas a administraciones e instituciones sobre el estudio de impacto ambiental.

3.2.1 Resultado de la información pública y consultas oficiales. La Nota-Anuncio de la Dirección General de Ferrocarriles por la que se somete al trámite de información pública el «Proyecto Básico de la Nueva estación de alta velocidad de Cuenca en el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante» se publicó en el n.º 226 del Boletín Oficial del Estado con fecha 20 de septiembre de 2007 y en el n.º 110 del Boletín Oficial de la Provincia de Cuenca con fecha 19 de septiembre de 2007.

Durante el período de información pública se han presentado 6.363 escritos correspondientes a 11 alegaciones diferentes, 4 procedentes de asociaciones públicas y 7 correspondientes a administraciones e instituciones públicas. El contenido ambiental de las mismas es, en síntesis, el siguiente:

Protección a las aguas.—La Confederación Hidrográfica del Júcar establece, en su informe, medidas de carácter general tales como garantizar en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, reducir la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos, no afectar a los cursos de agua superficiales y subterráneos por la realización de rellenos y vertidos, no afectar a las formaciones de vegetación de ribera, solicitar las autorizaciones que sean necesarias para el vertido de las aguas residuales, etc.

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha recomienda prestar especial cuidado a los vertidos líquidos procedentes de las labores de mantenimiento de la maquinaria empleada, en especial aceites y combustibles. Se deberá contar con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar a la hora de verter aguas depuradas cauces públicos.

La Dirección General de Ferrocarriles responde que se tendrá en cuenta toda la normativa en materia de aguas reseñada y que se tomarán las medidas determinadas en el informe.

Protección del suelo.—La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha recomienda gestionar los residuos generados durante la fase de construcción y funcionamiento de la estación de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 10/1998 de 21 de abril, de Residuos, y en el resto de la normativa legal vigente.

La Dirección General de Ferrocarriles responde que los residuos generados durante la construcción y funcionamiento del edificio de la estación se controlarán de acuerdo a la legislación vigente, siguiendo las especificaciones reseñadas en el estudio de impacto ambiental y desarrolladas en el Plan de Vigilancia Ambiental correspondiente.

Protección a la atmósfera.—La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en su informe determina que la ubicación de la futura estación se encuentra muy próxima al vertedero de inertes de la ciudad de Cuenca, lo que podría representar un problema de olores, por lo que se debe estudiar el impacto negativo de los olores, considerando que un traslado de la misma hacia el suroeste podría paliar el problema. También Izquierda Unida y la asociación Urbanismo Solidario en sus alegaciones manifiestan que la estación no debería ubicarse junto al vertedero de basuras municipal y al Centro de Tratamientos de Residuos Urbanos.

La Dirección General de Ferrocarriles contesta que debido a los condicionantes de trazado y diseño de la plataforma ferroviaria de alta velocidad, así como a la existencia previa de una reserva de terreno para uso ferroviario en el planeamiento urbanístico municipal, no es posible desplazar el emplazamiento. Por otra parte, durante la visita efectuada por técnicos del órgano ambiental para realizar la propuesta de esta declaración de impacto ambiental, se ha comprobado que el vertedero ya ha sido clausurado, por lo que cuando la estación esté en servicio, el problema mencionado no lo será.

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha sugiere instalar fuentes de energía renovable, haciendo mención en especial a la posibilidad de instalar e integrar paneles fotovoltaicos.

La Dirección General de Ferrocarriles indica que el proyecto básico ya cuenta con diversas fuentes de energía renovables, que serán objeto de un mayor desarrollo técnico en el proyecto de construcción, entre las que se encuentran: paneles solares para suministro de agua caliente sanitaria, paneles fotovoltaicos para generación de energía eléctrica y una instalación de energía geotérmica para la climatización de diversos espacios del edificio de la estación con el objeto de reducir el consumo de combustibles fósiles y reducir las emisiones de gases contaminantes.

Protección a la vegetación.—La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha sugiere proyectar las siembras y plantaciones con especies autóctonas, planteando alternativas a las especificadas en el proyecto básico.

La Dirección General de Ferrocarriles indica que recogerá en el proyecto de construcción la utilización de especies autóctonas mejor adaptadas a las condiciones climáticas de Cuenca que las inicialmente propuestas en el proyecto básico.

Protección al Patrimonio.—La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha establece que para minimizar afecciones al patrimonio histórico se estará a lo dispuesto en la Ley 4/1990 de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha y obtener Resolución de la Dirección de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de Castilla-La Mancha.

La Dirección General de Ferrocarriles responde que las posibles afecciones al patrimonio histórico se controlarán de acuerdo a la legislación vigente, siguiendo las especificaciones reseñadas en el estudio de impacto ambiental y desarrolladas en el Plan de Vigilancia Ambiental correspondiente.

Ubicación de la nueva estación.—El Ayuntamiento de Cuenca presenta tres alegaciones:

En la primera indica que el edificio de viajeros y el aparcamiento proyectado no respetan el futuro planeamiento municipal, actualmente en tramitación, al situarlo fuera del ámbito previsto para ello, implantándose parcialmente en una zona calificada como terciario e industria y destinada a la futura Ciudad del Transporte, al igual que el plan viario y los accesos rodados. No respeta la situación prevista en el proyecto de construcción de la plataforma que preveía una estación con un acceso bajo andenes.

En la segunda, presenta una propuesta para una nueva red arterial ferroviaria de Cuenca que sustituya al trazado actual que pasa por el centro de la ciudad, eliminando la estación de tren actual de Cuenca, entre otras cosas, reiterando además que la nueva estación, aparcamiento y viales se ajuste al futuro planeamiento urbanístico. Por último solicita la instalación de un sistema de transporte ligero guiado que una la nueva estación con la actual.

En la tercera vuelve a reiterar lo mismo, indicando que se adecuaría mejor al futuro planeamiento si se realizase un edificio simétrico al previsto.

En su respuesta, la Dirección General de Ferrocarriles considera que la nueva red ferroviaria propuesta por el Ayuntamiento excede el contenido del proyecto. Por otro lado realiza un nuevo diseño del conjunto de la intervención en el que recoge la petición del Ayuntamiento de disponer de forma simétrica a la inicialmente proyectada los aparcamientos de la estación y se modifican asimismo los accesos a la misma proponiendo un eje viario que se adapta de forma casi exacta a lo especificado en los planos remitidos por el Ayuntamiento. Se ha previsto, cerca del edificio de la estación, una reserva de terreno destinada a intermodalidad entre diferentes medios de transporte donde podría ubicarse una terminal del sistema de transporte ligero guiado.

Tierra Comunera-Partido Castellano, Izquierda Unida-Izquierda de Castilla-La Mancha y la Asociación Urbanismo Ciudadano indican que la nueva estación debería situarse en los actuales terrenos ferroviarios en el centro de la ciudad para promover así una ciudad sostenible desde el punto de vista ambiental, social y económico.

A este respecto, la Asociación Urbanismo Ciudadano indica que el «proyecto de construcción de la plataforma del tramo Olalla-Arcas del Villar, dentro del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a Levante de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia» no ha sido sometido al trámite de información pública para alegaciones, aún conteniendo una propuesta concreta de ubicación de la estación de pasajeros que sirve de base al proyecto básico objeto de evaluación, concluyendo que no se aportan alternativas sobre la ubicación de la nueva estación.

La Dirección General de Ferrocarriles contesta que no es objeto de estudio del proyecto básico la posibilidad de ubicar la estación de alta velocidad en la estación actual, en el centro urbano, ya que se plantea disponerla sobre el eje principal del nuevo acceso ferroviario en alta velocidad a Levante de acuerdo a lo establecido en el «Estudio Informativo del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Documento complementario al subtramo Madrid-Cuenca» y a los requerimientos establecidos durante el trámite de información pública y audiencia del mismo, por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, la Diputación Provincial de Cuenca y el Ayuntamiento de Cuenca.

3.2.2 Modificaciones introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración. La Dirección General de Ferrocarriles realiza una serie de modificaciones en la propuesta de aprobación definitiva del proyecto básico y que debe ser objeto de esta declaración de impacto ambiental:

Modifica los accesos rodados a la estación para adecuarlos al esquema de desarrollo urbano previsto en el Plan de Ordenación Municipal de Cuenca.

Modifica la ubicación prevista para la zona de transporte público intermodal y aparcamiento de viajeros para una mejor adecuación a los terrenos reservados como Sistema ferroviario en el planeamiento urbanístico.

Reserva una zona destinada al transporte intermodal donde podría ir el sistema de transporte ligero guiado solicitado por el Ayuntamiento de Cuenca.

Por tanto, en la propuesta definitiva se mantiene el edificio de la estación del proyecto básico y se modifican los accesos por carretera y la ubicación y disposición de las zonas dedicadas al aparcamiento de viajeros y al transporte público intermodal.

4. Integración de la evaluación:

4.1 Análisis ambiental para la selección de alternativas. No se han considerado alternativas de ubicación de la estación dado que esta se definió sobre la línea ferroviaria, sin precisión ni ocupación, en el estudio informativo de la plataforma al que ya se ha hecho referencia. Se concretó su ubicación en el proyecto constructivo del tramo de línea «Olalla-Arcas del Villar» en el que está situada y se ha definido a nivel de proyecto básico, que es el que es objeto de esta declaración. Tras la fase de información pública, teniendo en cuenta la alegación del ayuntamiento de Cuenca, se han modificado el acceso a la estación y las zonas de aparcamiento e intercambio de transporte.

No hay por tanto un análisis ambiental para la selección de alternativas, lo que se justifica por las diversas fases de proyecto de la estación que se han seguido como parte de la línea ferroviaria y del planeamiento urbanístico.

4.2 Principales impactos de la alternativa elegida y medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental. Hay que tener en cuenta que la estación de Cuenca forma parte de la línea de alta velocidad Madrid-Levante, aunque esta declaración de impacto ambiental se formule de forma independiente y posterior a la de la plataforma ferroviaria. Hay que partir también de que, aunque actualmente la ocupación del suelo de la zona del proyecto es agrícola, en el planeamiento urbanístico «Plan de revisión y ordenación municipal de Cuenca (2006)» en fase de tramitación, este uso se mantiene en la zona situada al sur del ferrocarril, pero en la parte norte, donde está situada la estación y sus accesos, la mayor parte del territorio sufrirá un intenso proceso de urbanización con presencia de suelo residencial y terciario.

De los impactos detectados y evaluados en el estudio de impacto ambiental, la mayor parte de ellos se consideran compatibles, no habiendo impactos calificados de severos ni críticos. Los dos principales impactos negativos, calificados como moderados-severos son los siguientes, con las medidas preventivas y correctoras previstas para su minimización.

Generación de ruidos y vibraciones debidos al uso de la maquinaria y medios de transporte en la fase de construcción.

Como medidas correctoras se proponen: establecimiento de valores límite para la emisión de ruidos y vibraciones, establecimiento de horarios de trabajo, utilización de equipos de bajo nivel sónico y establecimiento de rutas para la maquinaria pesada.

Modificación del paisaje rústico por la construcción de la estación y todos sus elementos asociados.

Como medidas correctoras se proponen la integración paisajística del edificio y la revegetación de taludes en los accesos, glorietas, aparcamientos, zonas verdes, etc.

Con la aplicación de las medidas correctoras estos impactos pasan a calificarse de moderados.

5. Condiciones al proyecto: medidas preventivas y correctoras.—Para el desarrollo del proyecto, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto de construcción los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 Protección contra el ruido. Las principales afecciones por ruido se producirán durante la fase de ejecución de las obras (actividades ruidosas en la zona de obras y circulación de maquinaria y camiones) y una vez en servicio, en la fase de explotación, principalmente en el vial de acceso a la estación. Para minimizar estas afecciones, se tendrá en cuenta lo siguiente:

Fase de construcción: No se realizarán actividades especialmente ruidosas (voladuras, movimiento de tierras, cimentaciones, ...) ni circulará maquinaria pesada entre las veintidós y las ocho horas, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto. Cuando sea imprescindible realizar trabajos nocturnos se reforzarán especialmente las medidas de protección.

Fase de explotación: Como parte del proyecto de construcción se realizará un estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan: el Real Decreto 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. El estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente los accesos a la estación y se tendrá en cuenta la influencia conjunta de las principales infraestructuras existentes y previstas en la zona: línea de alta velocidad, carreteras N-320 y N-420, calles, caminos, etc., además de la estación con sus accesos y aparcamiento, determinándose los niveles de ruido existentes actualmente y la variación en los mismos que producirá la estación proyectada.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los establecidos en el citado Real Decreto 1367/2007 por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, en especial los de su Anexo III, aplicable a nuevas infraestructuras viarias.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, y se medirán a dos metros de las fachadas y a una altura de 4 m.

Por lo que respecta al suelo urbanizable, el promotor enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y al Ayuntamiento de Cuenca para

su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éste de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

Además de los niveles anteriores, se cumplirá lo establecido en normativa sobre ruido de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha: el Modelo tipo de ordenanza municipal sobre normas de protección acústica (aprobado por Resolución de 23-4-2002 de la Consejería de Medio Ambiente y Agricultura) y en su caso, en la ordenanza municipal del ayuntamiento de Cuenca.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

5.2 Zonas de préstamos, vertedero e instalaciones auxiliares. Préstamos: Según el Anejo de Geología y Geotecnia del proyecto básico, la estimación de los volúmenes de tierra excavados indica que la obra será deficitaria en tierras necesitándose del orden de 165.000 m³ de suelos y zahorras. Con las modificaciones en el proyecto que se proponen en el informe de alegaciones tras la información pública, las necesidades de suelos y zahorras estimadas por el promotor ascienden a unos 253.000 m³. En el proyecto básico se ha recopilado y analizado la información del proyecto de la plataforma del tramo Olalla-Arcas del Villar de la línea ferroviaria sobre graveras y canteras activas existentes en la zona, cuya utilización se propone en el estudio de impacto ambiental.

En todo caso, se utilizarán canteras y graveras legalizadas con planes de restauración aprobados. Cualquier otra ubicación requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente: Real Decreto legislativo 1/2008, texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Vertederos: En caso de que fuesen necesarios, se trataría de un mínimo volumen, según el citado anejo del proyecto. Para ello se proponen huecos de antiguas canteras abandonadas, concretamente los denominados V-1 y V-2, seleccionados entre los propuestos en el proyecto de plataforma al que se ha hecho referencia. Cualquier otra zona para vertedero permanente distinta de los huecos de canteras abandonadas deberá ser objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la normativa vigente.

Zonas de exclusión de préstamos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra: sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores de esta condición, en el proyecto de construcción se incluirá una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, vertederos, caminos de obra, acopios e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos y arroyos, espacios de la Red natura 2000 y hábitats naturales de interés comunitario, proximidad a núcleos urbanos (300 m), zonas de interés arqueológico, zonas de vegetación arbórea y zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

Como caminos de acceso se utilizará la zona de ocupación del proyecto (acceso desde la N-320) o los caminos existentes incluyendo el acceso que está siendo utilizado para la construcción de la plataforma del tramo Olalla-Arcas del Villar.

Como zona de instalaciones, se aprovechará, si es posible, la zona que está siendo utilizada en la construcción de la plataforma u otras zonas próximas a la estación, procurando en la mayor medida posible utilizar espacios ya afectados o que lo vayan a ser por el proyecto.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

5.3 Medidas de protección del patrimonio cultural.—Según el estudio de impacto ambiental no se produce ninguna afección directa al patrimonio histórico-artístico ni a las vías pecuarias debida al proyecto, aunque podía producirse alguna afección sobre

elementos del patrimonio histórico-artístico no catalogados ni conocidos. Por ello, se adoptarán las siguientes medidas:

En coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción y formarán parte del mismo. De sus conclusiones se derivarán las actuaciones concretas –que podrían ser incluso modificaciones del proyecto– dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

Se realizará un jalonamiento estricto de la zona de obras con especial atención a las proximidades de los elementos del patrimonio cultural detectado: molino de yeso, Explotación de yeso y área de La Esperanza-La Estrella.

Se evitará el paso de maquinaria y camiones de obra por la vía pecuaria de la Cañada Real de los Chorros, exceptuando los tramos en que coincide con la carretera N-420.

5.4. Uso de NFU en el firme de la carretera.–En la ejecución del proyecto –en el vial de acceso y en la zona del aparcamiento, en su caso– se deberá fomentar el uso de betunes modificados o mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los gigantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.–El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Antes de la contratación de las obras, el promotor remitirá al órgano ambiental un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

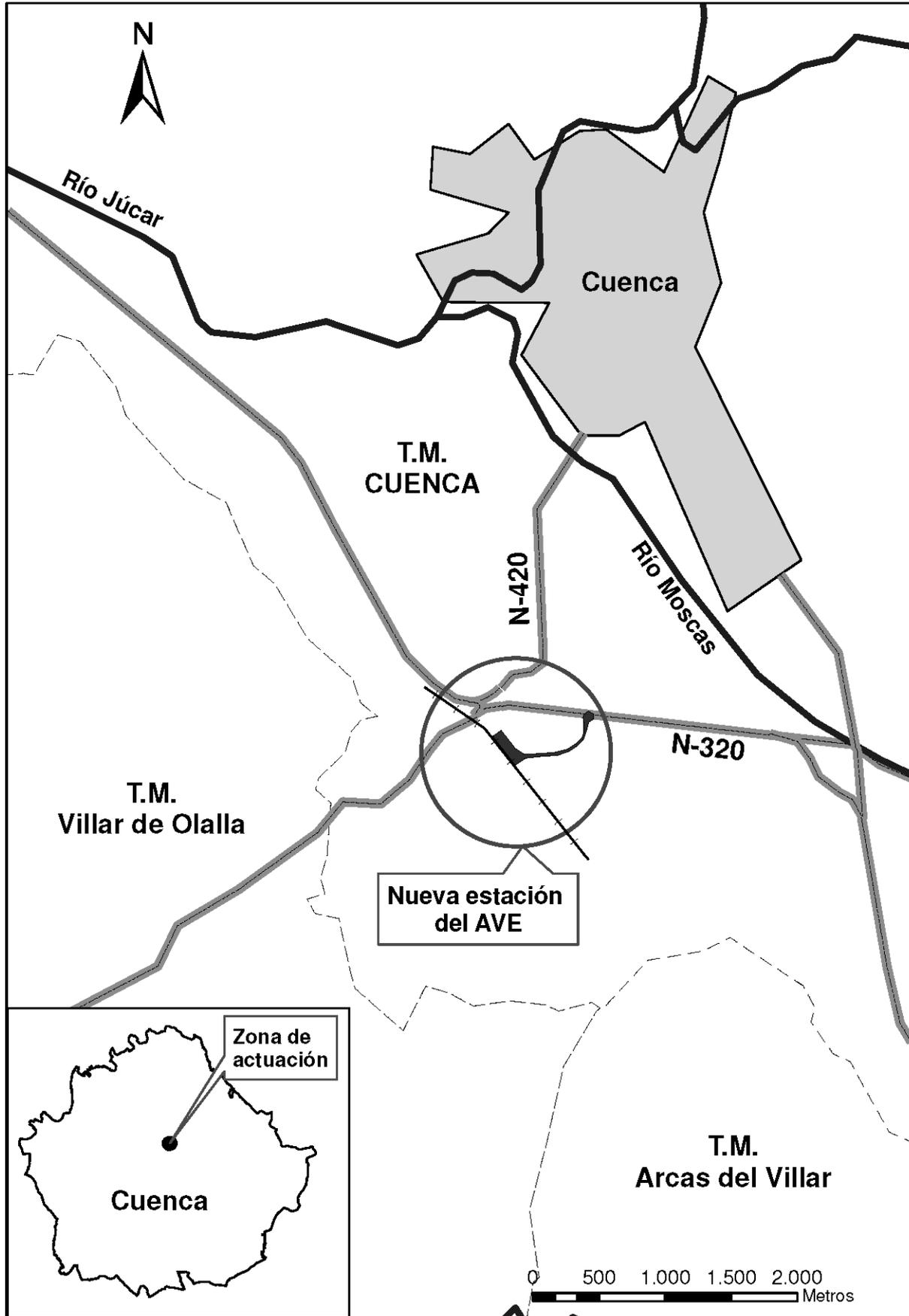
En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras que, sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Además, el promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del Boletín Oficial del Estado en el que se ha publicado esta Declaración de Impacto Ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto básico de la Nueva estación de alta velocidad de Cuenca y acceso ferroviario a Levante del tren de alta velocidad, concluyendo que siempre y cuando se realice según lo establecido en el proyecto básico con las modificaciones propuestas por el promotor tras el proceso de información pública y en las condiciones señaladas anteriormente, que se han deducido de la evaluación practicada, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 19 de febrero de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2009-4067