

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**7520** *Resolución de 23 de abril de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Modificación del trazado en el acceso a Jaén del tramo ferroviario de alta velocidad Linares-Jaén.*

El 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, establece en su artículo 3.2 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 dicho 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 del anexo III de la norma citada.

El proyecto Modificación del trazado en el acceso a Jaén del tramo ferroviario de alta velocidad Linares-Jaén se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el apartado k) del grupo 9 del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El objeto del proyecto es la remodelación del ferrocarril a su paso por el núcleo urbano de Jaén. El entramado urbano de la localidad ha crecido muy próximo a la línea ferroviaria en su parte sur, originando dificultades para el cruce a distinto nivel de las calles y vías, suponiendo una barrera para la circulación de vehículos y peatones entre la zona actualmente urbanizada al sur de las vías y la zona norte que será urbanizada a corto y medio plazo.

El proyecto se redacta en cumplimiento del Protocolo para la integración urbana del ferrocarril en Jaén firmado por el Ministerio de Fomento, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Jaén el 7 de febrero 2008, cuyos objetivos consisten en:

Integración de la línea en el ámbito urbano que atraviesa mediante el soterramiento en su último tramo, dando continuidad al viario transversal en superficie.

Mejora de acceso a los servicios ferroviarios de alta velocidad, ubicando y diseñando su terminal dentro de una nueva Estación Transporte Intermodal en la que confluyan el resto de transporte urbano e interurbano.

Facilitar la implantación de un gran bulvar urbano y zonas verdes públicas a lo largo del corredor ferroviario actual, mejorando las condiciones ambientales de la zona urbana aledaña al ferrocarril.

El proyecto supone la modificación de la parte final del estudio informativo del proyecto de línea de alta velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, tramo Linares-Jaén, concretamente el tramo comprendido entre el punto kilométrico 43+450 y el final del trazado, localizado en la estación de ferrocarril de Jaén, en el punto kilométrico 46+535, para el cual la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formuló una declaración de impacto ambiental favorable, por Resolución de 26 de septiembre de 2006 (BOE núm. 254, de 24 de octubre de 2006).

La modificación propuesta afecta los últimos 2,02 km del subtramo Linares-Jaén hasta la estación actual de ferrocarril de Jaén y consiste en:

Sustitución de la vía simple por doble vía y ligero desplazamiento hacia el norte del trazado en planta del tramo final del proyecto hasta su entrada en la estación de Jaén. Asimismo está previsto el soterramiento de la vía en una longitud de 760 metros. Ello permitirá la creación de un bulevar de dos calzadas a nivel de calle y facilitará la permeabilidad transversal de la vía. La profundidad máxima de excavación será de 15 m y la altura máxima de terrapén de 7,5 m.

Implantación de una estación de autobuses con veinte dársenas, junto a la estación del ferrocarril, que conformará un intercambiador multimodal de transportes.

Desplazamiento ligeramente hacia el norte de la zona de andenes de la estación de ferrocarril. Se proyectan cuatro vías, con un andén de 400 m de longitud y otro de 200 m, ambos con 10 m de anchura.

Construcción de un bulevar con una longitud de 1,8 km. Dispondrá de dos calzadas de al menos dos carriles (3,5 m de ancho) cada una, y aceras a ambos lados de 2 m de anchura mínima. Se dará continuidad transversal al viario por encima de las vías soterradas en cuatro puntos (glorieta del polideportivo, avenida de Arjona, calle Porcuna y calle Martínez Bordiú), manteniéndose el acceso a Jaén bajo las futuras vías en la calle Fuerte del Rey.

Las actuaciones proyectadas se localizan en el término municipal de Jaén, en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

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

## 2. Tramitación y consultas

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 25 de marzo de 2009, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 9 de junio de 2009, se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Subdelegación del Gobierno en Jaén	—
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	—
Dirección General de Transportes y Movilidad de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía	—
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	—
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Delegación Provincial de Medio Ambiente en Jaén de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	—
Diputación Provincial de Jaén	X
Adena	—
SEO/BirdLife	—
Ecologistas en Acción de Andalucía	—
Ayuntamiento de Jaén	X

El contenido más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Diputación Provincial de Jaén remite informes de las siguientes áreas: Área de Infraestructuras Municipales, Área de Turismo, Desarrollo Local y Sostenibilidad y Área de

Servicios Municipales. Considera que el proyecto no provoca impactos ambientales significativos, y que aunque las afecciones e impactos durante la fase de construcción son mayores que las producidas con la alternativa inicial, suponen una disminución en fase de explotación. Se consideran adecuadas las medidas correctoras propuestas para minimizar los impactos, así como el plan de vigilancia ambiental. Por último, indica que no se han detectado afecciones a las infraestructuras de Tratamiento y Eliminación de Residuos Sólidos Urbanos y de abastecimiento de agua potable, gestionadas por la Diputación.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (DGMNPF) indica que no se han detectado afecciones directas o indirectas a espacios naturales protegidos, pertenecientes o no a la Red Natura 2000, así como sobre hábitats de interés comunitario ubicados fuera de esta Red, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Entre los impactos destaca la afección a un olivar cercano y al arial, ya que la ocupación de suelo de modificación propuesta es mayor; mayores necesidades de préstamos y vertederos; molestias y daños a la fauna debidos a los movimientos de maquinaria hacia las zonas de préstamo o vertederos, y un incremento de la pérdida de hábitats por las necesidades de nuevas canteras; riesgo de incremento de vibraciones; interferencias sobre las escorrentías superficiales de los cauces seminaturales presentes y el acuífero libre; y por último posible modificación en el medio hídrico en el cauce del arroyo Hondo, producidos tras los acopios de tierra en la zona de vertedero propuesta CA-3, que se encuentra muy cercana al mismo.

La DGMNPF estima que no es necesario el sometimiento del proyecto al proceso de evaluación de impacto ambiental ya que el proyecto no causará repercusiones significativas sobre el medio natural, siempre y cuando se tengan en cuenta una serie de recomendaciones, entre las que se destacan:

En la selección de vertederos, se deberán tener en cuenta tanto la situación como el estado de renaturalización de las canteras abandonadas. No se recomienda elegir las zonas ya naturalizadas o cercanas a cursos de agua (como la CA-3), al menos que se puedan resolver los problemas de restauración tras su empleo. En todo caso, se deberá planificar y presupuestar la restauración de los mismos.

En las revegetaciones de las zonas alteradas por el proyecto y las zonas verdes del bulevar se recomienda emplear especies autóctonas, con preferencia por especies poco exigentes en requerimientos hídricos.

En la zona afectada por la modificación del cauce, se deberán contemplar las medidas necesarias para que no lleguen a éste escorrentías contaminadas. Estas medidas pueden ser ejecución de balsas de decantación o filtros verdes.

Si son necesarios pozos de ventilación en el tramo soterrado se finalizarán con estructuras que eviten la entrada de pequeños vertebrados que puedan quedar atrapados en ellos. Se realizarán los estudios convenientes que pongan de manifiesto la afección por vibraciones del tramo soterrado, así como los materiales aislantes necesarios para disminuirlo.

En cuanto a las instalaciones de alumbrado, se recomienda que se tengan en cuenta las medidas que desarrolla el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía (DGPCA) remite el informe elaborado por la Delegación Provincial de Jaén en el que se considera que el proyecto no debe someterse al proceso de evaluación de impacto ambiental. No obstante, considera que además de las medidas protectoras y correctoras propuestas por el promotor, se deberán tener en cuenta las siguientes:

Para determinar posibles afecciones al dominio público de las vías pecuarias Vereda de las Peñas del Milagro y Vereda del Camino de Arjona, se deberá presentar planos de detalle de las actuaciones de forma previa a la ejecución de las obras.

Dado que se produce un cruce soterráneo de la línea ferroviaria y la Vereda de Camino de Andújar se deberá garantizar la continuidad en superficie del dominio público pecuario, tal como recoge el vigente Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía.

Considerando el entorno urbano de la zona de actuación, las obras de paso de cursos de agua deberán impedir el paso de fauna.

El material de préstamo utilizado para las obras provendrá de instalaciones debidamente autorizadas por la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresas de la Junta de Andalucía.

Evitar cualquier vertido en el medio en fase de obras.

Los residuos se gestionarán de acuerdo con lo especificado en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos. Al finalizar las obras, los terrenos afectados deberán quedar limpios de todo tipo de residuos, los cuales se recogerán y transportarán a vertedero autorizado. Asimismo, se dismantelarán y retirarán convenientemente aquellas instalaciones de carácter temporal innecesarias en la fase de funcionamiento.

En el caso de residuos peligrosos se gestionarán por gestor autorizado. Los cambios de aceite de maquinaria se realizarán en taller autorizado, o en un sitio especialmente adecuado en la zona de obras.

Tanto en fase de obras como de funcionamiento, se deberán considerar medidas protectoras y correctoras para limitar el impacto de ruido sobre las viviendas colindantes. Para ello, se tendrá en cuenta lo establecido por la legislación en el campo de contaminación acústica, concretamente la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, y el Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

Las cuestiones planteadas por la DGMNPF y la DGPCA fueron trasladadas a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias el de 9 de diciembre de 2010, recibándose contestación el 26 de enero de 2010. En su informe, la citada Dirección General indica que está de acuerdo en incluir en el estudio informativo en fase de redacción y posterior proyecto constructivo la totalidad de los aspectos señalados en los dos informes ambientales.

### 3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, 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 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

**Características del proyecto.**—La modificación propuesta supone una mayor ocupación de suelo que en el proyecto inicial, unas tres veces más según la documentación ambiental remitida por el promotor. Asimismo las obras de soterramiento originarán un mayor movimiento de tierras. El balance de tierras resultante de las necesidades de excavación y de relleno consiste en 27.438 m<sup>3</sup> de terraplén y 202.774 m<sup>3</sup> de desmonte. Se estima un volumen de 243.329 m<sup>3</sup> que serán destinados a vertedero.

**Ubicación del proyecto.**—La zona de actuación se encuentra ubicada en el término municipal de Jaén. Se corresponde con suelo urbano, terrenos agrícolas de olivar y zonas de erial de escasa relevancia ambiental. No existen espacios protegidos ni pertenecientes a la Red Natura 2000 coincidentes con la ubicación del proyecto.

**Características del potencial impacto.**—Dada la ubicación en un entorno urbano de las actuaciones del proyecto los principales impactos previstos están relacionados con la contaminación acústica e incremento de vibraciones, contaminación atmosférica y posibles afecciones al patrimonio cultural y a las vías pecuarias. Por otro lado, el soterramiento parcial de la vía generará un volumen importante de movimiento de tierras así como posibles afecciones a la hidrogeología.

Los impactos en la calidad atmosférica se deberán a la emisión de gases contaminantes y de partículas sólidas durante la fase de construcción. El promotor propone, entre otras

las siguientes medidas preventivas durante esta fase: riegos periódicos para evitar la emisión de polvo, revegetación temprana de áreas cuya vegetación se ha visto eliminada por las obras (taludes, desmontes...), reducción de velocidad de los vehículos en pistas y caminos de acceso a la obra, mantenimiento adecuado de la maquinaria, etc. Durante la fase de explotación se espera una reducción de las emisiones de gases contaminantes debido a la mejora que supone, en la red de transporte público, la puesta en marcha de la línea de alta velocidad, lo que probablemente producirá un decremento del uso de otros medios de transporte más contaminantes.

En cuanto al impacto acústico, durante la fase de construcción se producirá un mayor impacto que el previsto en el proyecto inicial. En fase de explotación el impacto acústico será menor, ya que el trazado discurrirá más alejado de las viviendas existentes y se soterrará el tramo final de la vía. Durante la redacción del proyecto constructivo se realizará un estudio detallado para estimar el impacto acústico y de las vibraciones en fase de funcionamiento, a la vista de cuyos resultados se definirán las medidas que será necesario adoptar, como pantallas acústicas u otras medidas de atenuación de ruido y vibraciones. Para ello se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, y el Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

En cuanto a las afecciones al patrimonio cultural, el promotor indica que se analizarán las posibles afecciones producidas durante la fase de construcción a los cinco yacimientos arqueológicos del entorno de la zona de actuación. Durante la realización del proyecto de construcción se realizará una prospección arqueológica intensiva, siguiendo las indicaciones de la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía y se propondrán las medidas protectoras y correctoras necesarias.

En cuanto a las vías pecuarias, el proyecto afectará las siguientes vías pecuarias: Vereda de las Peñas del Milagro, Vereda del Camino de Andújar y Vereda del Camino de Arjona. El promotor indica que incorporará medidas correctoras de reposición de estas vías pecuarias. Tal y como indica la DGPCA se deberá presentar, con carácter previo a la ejecución de las obras, planos de detalle de las actuaciones en la Vereda de las Peñas del Milagro y la Vereda del Camino de Andújar. En relación con la Vereda del Camino de Arjona, dado que se produce un cruce soterráneo con la misma, se garantizará la continuidad en superficie del dominio público pecuario, de la tal como recoge el vigente Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía.

En cuanto al movimiento de tierras, en el nuevo proyecto de acceso a Jaén se producen mayores volúmenes de materiales inertes que los estimados en el proyecto inicial. Este superior volumen de tierras se debe al soterramiento de parte de la vía del tren, el cual minimizará por otro lado el impacto acústico durante la fase de funcionamiento. El balance de tierras resultante de las necesidades de excavación y de relleno consiste en 27.438 m<sup>3</sup> de terraplén y 202.774 m<sup>3</sup> de desmonte. Se ha considerado un coeficiente de esponjamiento de 1,2 m<sup>3</sup> en vertedero por cada metro cúbico excavado, por lo que el volumen de tierras destinado a vertedero será de 243.329 m<sup>3</sup>.

La documentación ambiental presentada por el promotor incluye una relación de préstamos y canteras que serán utilizadas en la ejecución del proyecto. En todo caso, el material de préstamo utilizado para las obras provendrá de instalaciones debidamente autorizadas por la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresas de la Junta de Andalucía.

En cuanto a los excedentes, el promotor indica que para ubicar los mismos se dará cumplimiento a lo previsto en el Decreto 208/2005, de 14 de julio, sobre gestión e integración ambiental de huecos ocasionados por antiguas actividades, con excedentes de tierras y rocas de grandes obras. Se proponen como vertederos 4 canteras abandonadas en las inmediaciones del proyecto. Tal y como indica la DGMNPF en la selección de vertederos, se deberán tener en cuenta tanto la situación como el estado de renaturalización de las canteras abandonadas. No se elegirán las zonas ya naturalizadas o cercanas a cursos de

agua (como la cantera denominada en la documentación ambiental CA-3), al menos que se puedan resolver los problemas de restauración tras su empleo.

La documentación ambiental presentada por el promotor incluye una serie de recomendaciones en la realización de los vertederos. En todo caso, el promotor ha previsto la restauración de todas las áreas que puedan degradarse durante la ejecución del proyecto: zona de instalaciones auxiliares, acopios, préstamos, vertederos y taludes de desmontes/terraplenes. En estas zonas se llevará a cabo la restauración fisiográfica del terreno procurando una morfología suave de aspecto natural, la reposición de la tierra vegetal y la revegetación. Tal y como indica la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, se procurará emplear especies autóctonas poco exigentes en requerimientos hídricos.

Finalmente podrán existir impactos sobre los cauces seminaturales y acuíferos, por la posible afección a la red de drenaje superficial y subterránea y a la calidad de las aguas. Para evitarlos en la documentación ambiental están previstas medidas protectoras y correctoras de los cauces y de la calidad de las aguas.

Por último indicar que, desde el punto de vista socioeconómico y paisajístico, el impacto del proyecto será positivo al permitir la integración de la línea Linares-Jaén en el ámbito urbano que atraviesa, de forma que se posibilita la expansión del municipio al norte de las vías, dando continuidad al viario transversal, se mejora de acceso a los servicios ferroviarios de alta velocidad, y se facilita la implantación de un gran bulevar urbano y zonas verdes públicas a lo largo del corredor ferroviario actual, mejorando las condiciones ambientales de la zona urbana aledaña al ferrocarril.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve 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, y Medio Rural y Marino ([www.marm.es](http://www.marm.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 23 de abril de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

