

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO**

17944 *Resolución de 8 de noviembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, tramo 1: Majarabique-Valencina de la Concepción, Sevilla.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, tramo 1: Majarabique-Valencina de la Concepción (Sevilla) se encuentra 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 proyecto contempla la modificación del enlace ferroviario de Majarabique, respecto del trazado definido en el estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, del que se formuló la declaración de impacto ambiental por Resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático de 19 de junio de 2008 («BOE» de 7/8/2008). Dicho enlace conecta la nueva línea de alta velocidad Sevilla-Huelva con la línea Madrid-Sevilla a unos 6,3 km al norte de la estación de Santa Justa en Sevilla. También se produce una modificación del trazado en el entorno del templete de San Jerónimo.

La modificación del enlace se plantea ya que el previsto en el estudio informativo es incompatible con el trazado definido por el Ayuntamiento de Sevilla para la futura autovía SE-35. La modificación también permite el servicio ferroviario actual durante las obras y la adecuación a la futura explotación ferroviaria en doble vía.

También se plantea una modificación en la línea directa, una vez confluyen todos los ramales del enlace. El trazado que se proponía el estudio informativo de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva discurría en paralelo a la línea actual, se plantea ahora la separación de la línea en torno al Templete de San Jerónimo unos 50 metros al norte para preservar este elemento patrimonial, pasado el cual la línea vuelve a aproximarse a la vía existente.

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

2. Tramitación y consultas: Con fecha 28 de abril de 2010 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento ambiental del proyecto.

Con fecha 27 de mayo de 2010, se hacen consultas a los siguientes organismos y entidades, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento 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
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	X
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía	X
Ecologistas en Acción de Andalucía.	
Amigos de la Tierra de España	
SEO	
Ayuntamiento de la Rinconada.	X
Ayuntamiento de Sevilla.	X

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

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal estima que la modificación planteada no tendrá repercusiones significativas sobre espacios de Red Natura 2000, por lo que no considera necesario la realización de estudios complementarios, siempre que se cumpla la declaración de impacto ambiental de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, y las medidas preventivas y correctoras definidas en la documentación ambiental.

La Delegación Provincial de Sevilla de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía considera adecuadas las medidas cautelares propuestas y conformes a la Resolución del Delegado Provincial de 4 de junio, que informaba favorablemente la actividad arqueológica preventiva realizada sobre el tramo de ferrocarril que nos ocupa.

La Delegación Provincial de Sevilla de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía informa que la zona de actuación es un enclave sensible desde el punto de vista cultural, además de la existencia de espacios con algún grado de protección dentro del inventario de Espacios Protegidos en Andalucía.

El Ayuntamiento de la Rinconada propone que sean establecidos y ejecutados pasos transversales para diversas infraestructuras a cada lado de los viales interferidos.

El Ayuntamiento de Sevilla señala que la modificación planteada no afecta a la Red Natura 2000 ni a las vías pecuarias de la zona, disminuyéndose el impacto del ruido al alejarse de zonas pobladas, y estima procedente no someter el proyecto a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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 al procedimiento previsto en la sección 1ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto: El enlace de Majarabique seleccionado en el estudio informativo de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, permitía la conexión de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla con la de Sevilla-Huelva permitiendo los cuatro movimientos posibles a través de 4 ramales de vía única, salvando mediante viaductos las dos vías de ancho ibérico existentes y la propia línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. La modificación propuesta supone alargar el desarrollo de los ramales de enlace unos 6000 m, para hacer su trazado compatible con la futura autovía A-35.

Se plantea también otra modificación para evitar la afección al Templete de San Jerónimo, para ello la línea se separa unos 50 metros de este elemento respecto del trazado propuesto en el estudio informativo. Pasado dicho elemento patrimonial el trazado vuelve a aproximarse a la vía existente.

Ubicación del proyecto: El proyecto se ubica al norte del municipio de Sevilla, afectando también a La Rinconada. No se encuentra en espacios de la Red Natura 2000 ni afecta a hábitats de interés comunitario. El espacio de Red Natura más próximo (LIC Bajo Guadalquivir), se encuentra a más de dos kilómetros de la zona modificada por el proyecto.

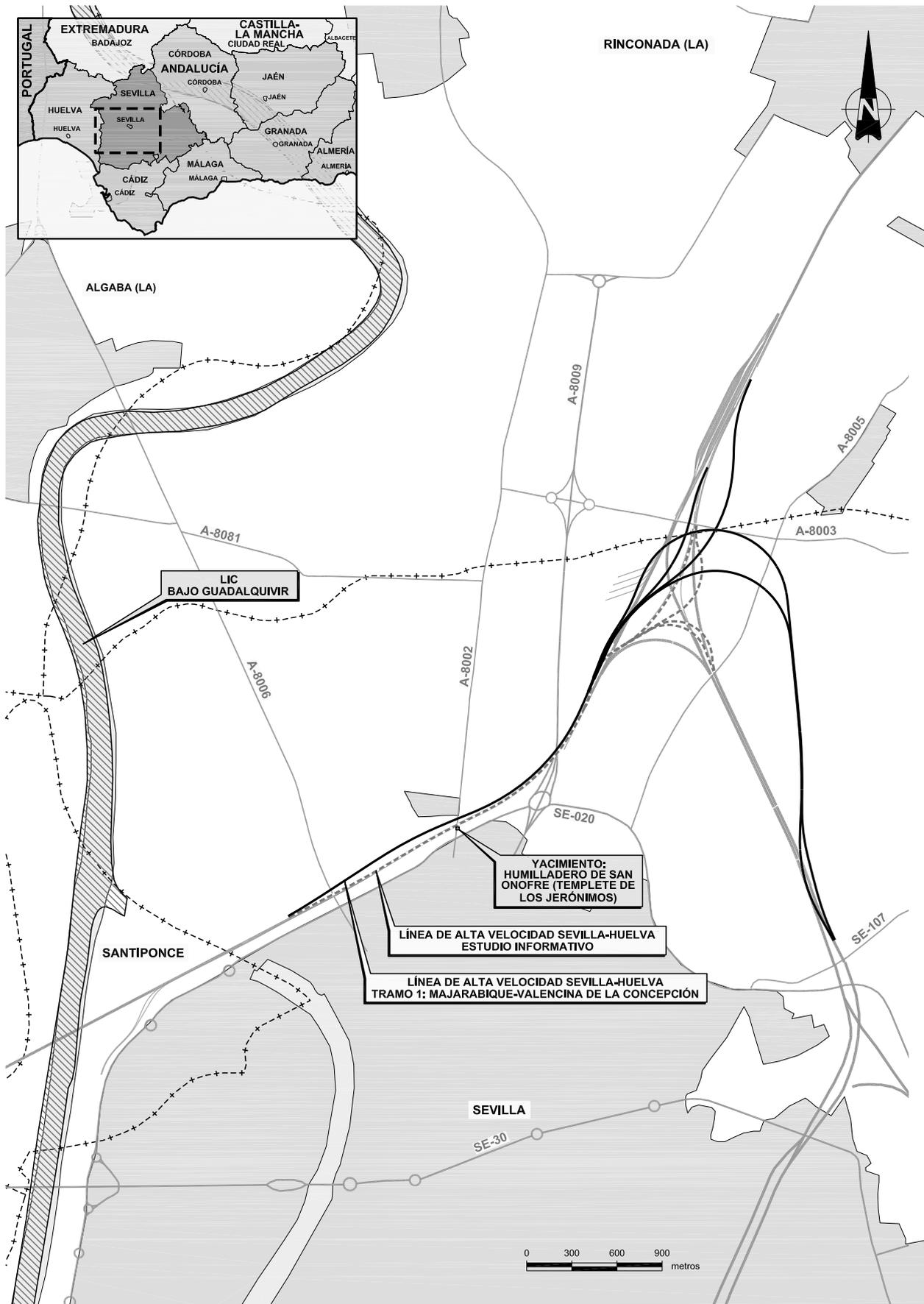
Características del potencial impacto: Los potenciales impactos de la actuación son similares a los ya contemplados en el estudio de impacto ambiental de la Línea de alta velocidad Sevilla-Huelva. Desde el punto de vista ambiental, destaca la presencia del Templete de San Jerónimo, si bien la modificación planteada supone la separación de la línea de este elemento, lo que disminuye la presión de la infraestructura sobre el mismo, no obstante, el promotor señala que el proyecto de construcción llevará a cabo una prospección arqueológica de los terrenos afectados y se establecerán las medidas que se deriven de dicha prospección. También contempla la vigilancia arqueológica a pie de obra, y señala que todas las actuaciones contarán con la aprobación de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del Anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, tramo 1: Majarabique-Valencina de la Concepción (Sevilla), cumpliendo lo establecido en la declaración de impacto ambiental de 19 de junio de 2008 de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el documento ambiental, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1ª de dicha Ley.

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), 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, 8 de noviembre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2010-17944