

8728

RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del estudio informativo del proyecto de penetración del ferrocarril en Gijón con supresión de la vía ferroviaria de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, regulan la necesidad de someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental a determinadas obras, instalaciones o actividades comprendidas en sus anexos.

El presente proyecto, al tratarse de una ampliación de la línea ferroviaria de medio recorrido, pertenece a los comprendidos en el apartado c) del grupo 7 del anexo II de la Ley 6/2001, de 8 de mayo (construcción de líneas de ferrocarril, de instalaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales), para los cuales el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental será preciso cuando así lo decida el órgano ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la resolución sobre los proyectos del anexo II de la Ley 6/2001, que en su caso deban someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 26 de noviembre de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la petición de exención del proyecto del procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, acompañando una memoria ambiental de la actuación prevista.

Como anexo I se incluye un resumen del estudio informativo.

Recibida la memoria resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental efectuó consultas relativas a la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental.

En el anexo II se incluye la relación de consultados y un resumen de las respuestas obtenidas.

Examinada la documentación recibida, la Secretaría General de Medio Ambiente, considera que como resultado de la ejecución del «Estudio informativo del proyecto de penetración del ferrocarril en Gijón con supresión de la vía ferroviaria», no se observa la potencial existencia de impactos ambientales adversos, distintos de los identificados en la memoria ambiental facilitada por el promotor, que haga necesario llevar a cabo un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que no es necesario someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el «Estudio informativo del proyecto de penetración del ferrocarril en Gijón con supresión de la vía ferroviaria», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

No obstante, el proyecto de construcción definirá las medidas mitigadoras adecuadas, de acuerdo con las observaciones recogidas en las respuestas que se incluyen en el anexo II.

En el caso de no utilizarse un vertedero en explotación, el emplazamiento final de los vertederos que acojan los 275.000 m³ de sobrantes se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, redactado en consulta con la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Gijón, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. Este estudio contemplará además de la posibilidad de utilizar los materiales para regeneración de playas o uso en obras portuarias, la reutilización de los sobrantes para otros fines por lo que contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, susceptibles de ser mejoradas ambientalmente acogiendo vertederos.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1.2. del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 3 de abril de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Resumen del estudio informativo

Las actuaciones contempladas por el estudio informativo son:

Nuevo túnel bajo Gijón que prolongue el ferrocarril, desde la actual estación de El Humedal, en dirección este hasta las inmediaciones del

estadio del Molinón. El trazado discurre a una cota -20 metros planteándose, debido a la escasa calidad del terreno y a los problemas derivados de la presencia de agua, la ejecución de dos túneles gemelos de una sola vía de 2.860 metros de longitud. El estudio prevé unos excedentes de tierras de 275.000 m³, indica que se estudiará la ubicación del vertedero en colaboración con el ayuntamiento de Gijón, que se considerará el traslado de los sobrantes a vertedero mediante ferrocarril y que se comprobará la posibilidad de usar materiales en la regeneración de playas u obras portuarias.

Integración urbana del ferrocarril en el entorno de las estaciones de Jovellanos y El Humedal.

La memoria ambiental presentada incluye la siguiente información:

Introducción.

Justificación del proyecto.

Acciones del proyecto con potencial impacto ambiental.

Información ambiental de la ubicación del estudio.

Caracterización de impactos.

ANEXO II

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Delegación del Gobierno en Asturias	X
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias	—
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias	X
Dirección General de Aguas y Obras Hidráulicas. Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias	—
Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental. Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias. Dirección General de Carreteras de la Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias ...	—
Dirección General de Montes de la Consejería de Medio Rural y Pesca del Principado de Asturias	—
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias	X
Instituto de Recursos Naturales y Ordenación del Territorio. Universidad de Oviedo. INDUROT	—
Instituto de Fomento Regional de la Consejería de la Presidencia del Principado de Asturias	—
Colectivo ecologista Deva en Gijón	—
Centro de Cooperación y Desarrollo Regional. CECODET. Universidad de Oviedo	—
Asociación Ciudadana Independiente Defensa del Patrimonio Asturiano	—
Ecologistas en acción de Asturias	—
Ayuntamiento del Gijón	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Norte indica que se está redactando el proyecto de encauzamiento del río Piles por lo que deberán compatibilizarse ambas actuaciones.

La Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias considera que la generación de 275.000 m³ de residuos procedentes de la excavación del túnel es una magnitud que justifica la pertinencia de realización de un estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental. Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias indica que no se afecta a ningún espacio natural protegido.

La Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias refiere las dificultades constructivas del proyecto e indica que la actuación no está contemplada en el PGOU de Gijón, revisado en el año 1999. Señala que esa comunidad autónoma está valorando la oportunidad de exigir una Evaluación de Impacto Territorial o Estructural sobre la actuación planteada por el Ministerio de Fomento, al amparo de la Ley 1/1987, del Principado de Asturias, de Coordinación y Ordenación

del territorio en Asturias. Cita varias alternativas para considerar como final del túnel bajo la ciudad y la existencia de un Grupo de Trabajo para la eliminación de la barrera ferroviaria en Gijón.

El Ayuntamiento de Gijón muestra su conformidad con las conclusiones alcanzadas por la memoria resumen.

8729

RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Encauzamiento del río Seco, entre la autopista A-7 y su desembocadura al mar», Castellón, de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto fue aprobado técnicamente y autorizado el trámite de información pública por la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas, con fecha 16 de junio de 1999. El anuncio de información pública se insertó en el Boletín Oficial de la provincia de Castellón del 21 de agosto de 1999, y se expuso junto con el proyecto, el estudio de impacto ambiental, a los efectos de la Ley 2/ 1989, de 3 marzo, de impacto ambiental de la Generalidad Valenciana.

Durante el trámite de información pública se presentó una alegación del Ayuntamiento de Castellón, sobre la necesidad de realizar ajustes de aspectos locales de la trama urbana en el diseño del proyecto, para adaptarlo al planeamiento urbanístico vigente, siendo asumidos por la Confederación Hidrográfica del Júcar.

La Confederación Hidrográfica del Júcar, dentro del procedimiento de evaluación de impacto ambiental seguido en la Generalidad Valenciana, envió con fecha 27 de octubre de 1999 a la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consellería de Medio Ambiente, el expediente completo consistente en el documento técnico de proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Analizado el expediente en el ámbito de la Generalidad Valenciana, la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consellería de Medio Ambiente remite, con fecha 29 de marzo de 2000, a la Confederación Hidrográfica del Júcar un informe en el que señala la necesidad de estudiar nuevamente determinados aspectos con implicaciones ambientales, puestos de manifiesto por la Dirección Territorial de Medio Ambiente en Castellón, la Dirección General de Interior de la Consellería de Justicia y Administraciones Públicas, la Dirección General de Promoción Cultural y Patrimonio Artístico de la Consellería de Cultura, Educación y Ciencia, y el Servicio Provincial de Costas en Castellón del Ministerio de Medio Ambiente.

La Consellería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana trasladó al Ministerio de Medio Ambiente, con fecha 23 de enero del 2001, el expediente de evaluación de impacto ambiental, dado que el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, en vigor desde el 8 de octubre del 2000, sometía a evaluación de impacto ambiental las obras de encauzamiento, y en consecuencia, corresponde a la Administración General del Estado la competencia para la tramitación del procedimiento.

Asumido el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto por la Secretaría General de Medio Ambiente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita, con fecha 14 de junio del 2001, de la Confederación Hidrográfica del Júcar, la actualización documental del estudio de impacto ambiental que fue sometido en su día al trámite de información pública, así como la definición de las soluciones a los aspectos requeridos por la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consellería de Medio Ambiente en su informe del 29 de marzo del 2000.

Con fecha 31 de octubre del 2001, la Confederación Hidrográfica del Júcar envía a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación justificativa y actualizada en respuesta a lo solicitado;

la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental envía dicha documentación para su conocimiento y análisis, con fecha 15 de noviembre del 2001, a la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consellería de Medio Ambiente, quien contesta con fecha 6 de febrero del 2002, mediante un informe en el que manifiesta la necesidad de resolver algunas cuestiones sobre diversos efectos derivados del proyecto. Nuevamente la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, requiere a la Confederación Hidrográfica del Júcar, mediante escrito de 12 de febrero del 2002, aclaración de los asuntos manifestados en su último informe por la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio. La Confederación Hidrográfica del Júcar contesta, con fecha 7 de marzo del 2002, explicando y justificando los aspectos requeridos en el citado último informe.

Este proyecto figura en el Plan Hidrológico de la Cuenca del Júcar y en el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre la prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).

La actuación que propone el proyecto se enmarca en el ámbito de la Cuenca Hidrográfica del Júcar, en la que, el río Seco, originado por la unión de varios barrancos, discurre por la provincia de Castellón vertiendo directamente al mar. El régimen del río es torrencial, sin continuidad en la permanencia de caudales, respondiendo con avenidas en momentos de lluvias torrenciales y de gota fría. En su recorrido, el río Seco cruza la autopista A-7 y el núcleo de Castellón de la Plana por el norte.

La problemática derivada de las inundaciones producidas por el Río Seco, ha condicionado, desde hace tiempo, la realización de diversas actuaciones para evitar los daños que generan sus desbordamientos. Así, en 1941 se ejecutan las obras del primer proyecto de encauzamiento y defensa de la marjalería de Castellón contra las avenidas del río Seco; en 1951 se redacta un nuevo proyecto con motivo de la avenida extraordinaria del 28 de septiembre de 1949, que alcanzó proporciones catastróficas por la cuantía de los daños y víctimas que ocasionó; este proyecto fue ampliado en 1955, dando tratamiento al cauce en el tramo comprendido desde el Cementerio hasta la acequia de Coscollosa; en 1969 se ejecutan las obras del proyecto de mejora de riegos de la marjalería de Castellón, encauzándose el río Seco en sus últimos 5.550 metros; en 1972, con motivo de la avenida producida por las lluvias del 6 y 7 de octubre de 1971, se ejecutan las obras del proyecto de reconstrucción de la acequia de la Travesera; en 1975, se ejecutan las obras del proyecto de estabilización de las motas laterales del encauzamiento del río Seco; finalmente en 1992, la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes encarga el proyecto de encauzamiento del río Seco desde el puente de la Autopista A-7, hasta la Acequia de Coscollosa, dejando sin resolver el tramo desde esta obra hasta la desembocadura al mar, pero concluyendo que es necesario llevar a cabo un estudio profundo del cauce aguas abajo de la acequia de Coscollosa, que muy probablemente aconsejará realizar una actuación sobre el mismo, regularizando la pendiente y aumentando la sección en diversos tramos.

En consecuencia, el actual proyecto respondiendo al objetivo de disminuir los riesgos de inundación por desbordamiento que afectan a infraestructuras, edificaciones y casco urbano, diseña el encauzamiento del río Seco, desde el cruce con la autopista A-7 hasta la desembocadura en el mar, en una longitud de 10.800 metros. Para la definición de la capacidad de transporte se considera un caudal de avenida, en todo el recorrido, correspondiente a un período de retorno de 500 años. El perfil longitudinal tiene un desnivel de 62 metros entre la autopista A-7 y el mar. Atendiendo a las características del régimen hidráulico y la solución dada a la geometría del cauce, el proyecto se divide en tres tramos:

El tramo 1.º, desde el cruce con la autopista A-7 hasta carretera N-340 incluye en los 2 kilómetros iniciales la limpieza del cauce, perfilado de secciones para unificar la anchura, la homogeneización a pendiente constante y la intercalación de pequeños saltos. Posteriormente se diseña una sección rectangular de hormigón de 25 metros de anchura con un aumento de la sección a 35 metros a lo largo de los siguientes 300 metros; el perfil longitudinal de fuerte pendiente comprende tres saltos, en el punto kilométrico 3,357 se establece un salto de 8,5 metros.

El tramo 2.º, desde el punto kilométrico 3,357 hasta el punto kilométrico 5,050. Se cubre en una longitud de 1080 metros, con sección rectangular con muros de 6 x 6 metros y losa superior achaflanada; terminado el tramo cubierto, se modifica la sección a 12,6 metros de anchura finalizando con un salto y cuenco amortiguador para cambiar de régimen rápido a lento.

El tramo 3.º, desde el punto kilométrico 5,070 hasta el mar, tiene sección trapezoidal de 30 metros de ancho hasta el punto kilométrico 5,300, revestida con coraza de gaviones y taludes de 1/1 de hormigón; hasta el punto kilométrico 5,630 los taludes son 3/2 revestidos de gaviones; desde punto kilométrico 5,630 hasta el punto kilométrico 9,950 pendiente tiende a anu-