

18532 RESOLUCIÓN de 27 de octubre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Básico de la nueva estación de alta velocidad de Requena-Utiel en el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad Levante.

El proyecto a que se refiere la presente Resolución complementa el de la «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Motilla del Palancar-Valencia», cuya declaración de impacto ambiental fue publicada en el Boletín Oficial del Estado, de 4 de febrero de 2003, en la que se excluían expresamente todas las estaciones de nueva construcción y entre ellas, la de Requena-Utiel, objeto de la presente declaración, dado que si bien estaba prevista la ubicación de las nuevas estaciones, no se había realizado su análisis ambiental. Con fecha 30 de junio de 2008 se recibe el expediente de información pública del «Proyecto básico de la nueva estación de alta velocidad de Requena-Utiel en el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante», y se solicita que se formule la Declaración de Impacto Ambiental.

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. Antecedentes, y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas

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

Objeto: El objeto del proyecto es la construcción de una estación de ferrocarril en el término municipal de Requena (Valencia), perteneciente al nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a Levante. La elección de su ubicación dentro del municipio de Requena es estratégica, al tratarse de una zona con expectativas de fuerte crecimiento en los próximos años. Técnicamente, el emplazamiento de la nueva estación está determinado por la disponibilidad de una alineación larga y en terreno llano de la línea de alta velocidad que se encuentra actualmente en construcción.

Antecedentes y justificación del proyecto: El proyecto objeto de la presente declaración se engloba en el «Nuevo Acceso ferroviario de Alta Velocidad a Levante. Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia»; que tiene como objeto la conexión entre Madrid y las capitales de provincia situadas al este y sureste del Levante español (Castellón, Valencia, Alicante y Murcia) integrando además en la red de Alta Velocidad a las capitales de Cuenca y Albacete.

Tras ser sometido a información pública, el proyecto se divide en varios subtramos entre los que se encuentra el denominado «Motilla del Palancar-Valencia». Con fecha 14 de enero de 2003, la Secretaría General de Medio Ambiente formuló la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto antes citado, siendo publicada en el Boletín Oficial del Estado de 4 de febrero de 2003, en la que, se excluían expresamente todas las estaciones de nueva construcción y entre ellas, la estación de Requena-Utiel, objeto de la presente declaración.

Localización: La estación se ubicará, como se ha indicado anteriormente, en el término municipal de Requena (Valencia), en los terrenos situados al norte de la carretera A-3, entre esta vía de comunicación y el nuevo trazado de alta velocidad, a la altura del punto kilométrico (p.k.) 601,400.

Descripción sintética. La actuación proyectada está concebida como una estación de transbordo intermodal de servicio a viajeros así como de servicios técnicos puramente ferroviarios. Ocupará una superficie de 20.000 m² y se compone de las siguientes partes:

Aparcamiento o intercambio modal (8.400 m²). Se tratará de un aparcamiento en superficie que se situará en el lado de acceso a la estación, e incluirá 250 plazas para vehículos privados, 50 para motocicletas, 5 para personas de movilidad reducida, accesos rodados, acceso peatonal y áreas ajardinadas.

Edificio de viajeros (1.240 m²). Se desarrollará en 3 volúmenes, a distintas alturas, conectados entre sí mediante un espacio a doble altura que tendrá una superficie de 400 m², y en el que se ubican los accesos y salidas a la estación, así como la zona de embarque. Los tres volúmenes que componen el edificio, poseen las siguientes superficies: volumen 1 (280 m²), volumen 2 (195 m²) y volumen 3 (325 m²). Estos volúmenes albergan oficinas, taquillas, control de pasajeros, aseos, cafeterías y locales comerciales, entre otras construcciones.

Andenes (3.200 m² cada uno). Se contempla la construcción de dos nuevos andenes en ambos lados de la vía, entre el p.k. 601,200 y el p.k. 601,600 de la nueva línea. Se construirán además marquesinas anexas de

100 m de longitud en cada andén. Cada marquesina cubre una superficie de 700 m².

Accesos: Vía de acceso a la nueva estación de 11,50 metros de sección, con carriles de 3,50 metros, arcones de 1,50 metros y bermas de 0,75 metros, con firme de asfalto. Se implantará una rotonda en el Cordel del Partidor con el fin de mejorar la conexión con la A-3 (estos accesos ya estaban contemplados en el «Proyecto de construcción de plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad a Levante. Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo San Antonio de Requena-Requena»; si bien, atendiendo a las observaciones del Ayuntamiento de Requena, se modificaron sus características, resultando finalmente como se han descrito).

No se han planteado alternativas al proyecto, debido a los requerimientos técnicos y estratégicos que se han definido anteriormente en este mismo punto de la declaración.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Las obras se desarrollarán a unos 1.200 metros del núcleo poblacional de San Antonio (Requena).

Relieve, geomorfología y suelo. La nueva estación se ubicará sobre materiales terciarios de naturaleza arcillosa y arenosa. Desde el punto de vista hidrogeológico, dada la naturaleza acuífera de gran parte de los materiales, se trata de un área de circulación predominantemente subterránea, con permeabilidad relativamente elevada pero irregular, lo que se traduce en unos niveles freáticos que varían entre los -5 y los -15 metros.

Vegetación, fauna y espacios protegidos. En cuanto a la vegetación, en el ámbito del término municipal de Requena la gran mayoría de la superficie se encuentra sometida a usos agrícolas, muy especialmente viñedos, por lo que los enclaves naturales son escasos y se sitúan en las zonas más escarpadas; se trata de matorrales calcícolas de diversa índole con predominio de especies como la coscoja (*Quercus coccifera*), enebro (*Juniperus sp*), romero (*Rosmarinus officinalis*) y aliaga (*Genista scorpius*), entre otras a las que se suman formaciones arboladas de pino carrasco (*Pinus halepensis*) y encina (*Quercus ilex*). Esta escasa cobertura vegetal junto con el grado de antropización del lugar de estudio, impiden un desarrollo faunístico destacable.

En la zona de actuación no se han localizado espacios naturales bajo figura de protección.

Patrimonio cultural. En relación al patrimonio cultural, cabe reseñar la presencia en las proximidades de la actuación prevista la zona de interés arqueológico denominada RQY-53 «Los Aguachares». Además, cerca de la estación proyectada y en perpendicular a la misma, discurren dos vías pecuarias denominadas «Cordel de Santa Catalina» (a unos 500 metros al noroeste) y «Cañada Real de San Juan» (a unos 1000 metros al noreste).

3. Resumen del proceso de evaluación

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental (EsIA):

Para el presente proyecto el promotor consideró válidas las consultas ambientales realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 24 de septiembre de 1998 para el estudio informativo del proyecto «Nuevo Acceso ferroviario de Alta Velocidad a Levante. Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia».

En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que emitieron sugerencias. Las consultas reflejadas en este apartado son únicamente las referidas al proyecto objeto de la presente declaración obviándose las que no guardan relación con el mismo.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de medio Ambiente (Actualmente Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino)	
Dirección General de Minas y de la Construcción del Ministerio de Industria y Energía (Actualmente Dirección General de Minas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio)	
Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana	
Dirección Provincial del Ministerio de Fomento en Valencia . . .	
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Valenciana . . .	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Presidencia de la Generalidad Valenciana	
Consejería de Cultura, Educación y Ciencias (actualmente Consejería de Cultura y Deporte) de la Generalidad Valenciana	X
Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalidad Valenciana	
Consejería de Medio Ambiente (actualmente Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda) de la Generalidad Valenciana	X
Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (actualmente Consejería de Infraestructuras y Transportes) de la Generalidad Valenciana	
Ayuntamiento de Requena	X
Ayuntamiento de Utiel	
Instituto Tecnológico Geominero de España	
Consejo Superior de Investigaciones Científicas	X
Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto de Acústica	X
Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valencia	
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Valencia	
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Valencia. Instituto de Hidrología y Medio Ambiente	
Facultad de Ciencias Biológicas. Universidad de Valencia	
Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Valencia	
Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos de Valencia	
Coordinadora de Organización de Defensa Ambiental (CODA)	
Asociación Retama	
Fondo de Patrimonio Natural Europeo	
Asociación Española para la Defensa de la Naturaleza (AEDENAT)	
Federación de Amigos de la Tierra (FAT)	
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (ADENA)	
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno ROCANDELL (Valencia)	X
Acción Ecologista AGRO (Valencia)	X
Sociedad Valenciana de Ornitología	X
Grupo de Estudio de Rapaces	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	
Federación Valenciana de Municipios y Provincias	
Instituto de la Mediana y Pequeña Industria de Valencia (IMPIVA)	

Los aspectos ambientales más relevantes, considerados en las contestaciones a las consultas previas, en relación al proyecto son los siguientes:

Aguas. La Confederación Hidrográfica del Júcar incide en su informe en la conservación de los cauces naturales y el mantenimiento del drenaje superficial.

Vegetación, fauna y espacios protegidos. La Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana aconseja que el trazado se realice de forma paralela a la N-III, para minimizar las afecciones sobre la flora.

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas por su parte, considera que el trazado de la línea de ferrocarril debe modificarse con el fin de evitar su paso por parques regionales, reservas naturales, parques naturales, refugios de fauna, complejos lagunares, humedales, Zonas de Especial Conservación Para las Aves (ZEPA), Lugares de Interés Comunitario (LIC) y cualquier otro espacio con catalogación.

Patrimonio cultural. La Consejería de Cultura, Educación y Ciencias (actualmente Consejería de Cultura y Deporte) de la Generalidad Valenciana señala que se debe llevar a cabo una prospección exhaustiva especificando las medidas oportunas para evitar perjuicios sobre el patrimonio.

Impacto acústico. El instituto de Acústica del Consejo Superior de Investigaciones Científicas indica que ha de estudiarse pormenorizadamente el impacto acústico que conllevará el trazado del ferrocarril proyectado.

Con fecha 15 de marzo de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Ferrocarriles de las respuestas recibidas.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el EsIA:

El inicio del trámite de información pública del proyecto se publicó en el Boletín Oficial del Estado de 18 de marzo de 2008 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia de 15 de marzo de 2008.

Durante este proceso no se han recibido alegaciones. El órgano sustantivo solicitó informes a diversos organismos afectados de los cuales han respondido los 4 siguientes: Confederación Hidrográfica del Júcar, Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, Diputación Provincial de Valencia y Ayuntamiento de Requena.

Los aspectos ambientales más significativos contenidos en estos informes se recogen a continuación:

Aguas. La Confederación Hidrográfica del Júcar realiza una serie de consideraciones relacionadas con el drenaje superficial, rellenos y vertidos, vegetación de ribera, hidrogeología y normativa sectorial.

Accesos. La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, la Diputación Provincial de Valencia y el Ayuntamiento de Requena señalan que la conexión entre la estación y el resto de la red viaria no está recogida en el proyecto, por lo que no es posible conocer la afección a las vías de sus respectivas competencias. Además, el Ayuntamiento de Requena propone la realización de un vial de acceso desde la estación hasta el Cordel de Santa Catalina, para facilitar su comunicación con el núcleo poblacional de San Antonio de Requena, así como la modificación del acceso propuesto en el proyecto, ampliando la sección, aumentando los radios de curvatura, añadiendo una glorieta y dotándolo de alumbrado público.

El promotor se muestra de acuerdo con las indicaciones de la Confederación Hidrográfica del Júcar y con las modificaciones del vial de acceso propuestas por el Ayuntamiento de Requena. En cuanto a la posible conexión por medio del Cordel de Santa Catalina, sugerida por este mismo Ayuntamiento, la Dirección General de Ferrocarriles considera que no es competencia de este proyecto cambiar el uso pecuario de la vía por el de carretera. Por último, en relación con la definición de la conexión entre la estación y las diferentes carreteras, el promotor indica que no forma parte de este proyecto y que se especificaron en el «Proyecto de Construcción de Plataforma del nuevo acceso Ferroviario de Alta Velocidad a Levante. Madrid-Castilla La-Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo San Antonio de Requena-Requena», de fecha junio de 2004. En dicho proyecto se contemplaba una explanación para la futura estación y se definía el camino de acceso a la misma; actualmente este camino se encuentra ejecutado y cuenta con una sección transversal de 7,0 metros de anchura, carriles de 3,0 metros y arcenes de 0,50 metros.

c. Fase previa a la declaración de impacto:

Una vez analizado el proyecto y su EsIA y a la vista del resultado de la información pública y de las consultas a las administraciones ambientales afectadas, la Dirección General de Calidad y Evaluación ambiental consideró que existían algunos aspectos del estudio que precisaban ser ampliados. Por ello, mediante escrito de fecha 24 de julio de 2008, se solicitó al promotor la descripción completa de los accesos previstos a la futura estación y el análisis ambiental de los mismos.

Esta información tuvo entrada en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino con fecha 30 de septiembre de 2008. En dicha información, atendiendo a la alegación del Ayuntamiento de Requena, se incluyen una serie de modificaciones a los accesos de la estación con respecto a los descritos en el «Proyecto de construcción de plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad a Levante. Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo San Antonio de Requena-Requena» de fecha junio de 2004, que consistirán en igualar la cota exacta definida para la estación, ampliación de la sección a 11,50 metros, con carriles de 3,50 metros, arcenes de 1,50 metros y bermas de 0,75 metros con firme de asfalto e implantación de rotonda en el Cordel del Partidor; para mejorar la conexión con la A-3. Por otra parte, el análisis ambiental concluye señalando que el incremento de superficie de ocupación por el acceso ampliado no va a producir un impacto significativo.

4. Integración de la evaluación

Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas correctoras:

Relieve, geomorfología y suelo. Préstamos y vertederos. Los principales riesgos relacionados con estas variables se derivarán de la posible inestabilidad de los taludes resultantes de la obra, así como la alteración de las formas naturales del relieve, producida por la realización de rellenos y explanaciones. Se ha efectuado un estudio de materiales y estructuras presentes, comprobándose la sensible disminución de estos riesgos. Los terraplenes a realizar en la estación tendrán unas pendientes de tipo 2H/1V.

En relación con los movimientos de tierra, se ha estimado que va a ser necesaria la aportación de 227.265,6 m³ de materiales que procederán de canteras y préstamos próximos a la actuación y de los que ya se han extraído materiales para su uso en el Proyecto de Plataforma del tramo San Antonio de Requena-Requena.

Por último, en el EsIA se indica que se va a llevar a cabo la restauración de los taludes de terraplén y las zonas de instalaciones auxiliares, en las que se extenderá tierra vegetal procedente de la propia obra y se procederá a la hidrosiembra de especies herbáceas adecuadas al entorno.

Aguas. La afección sobre la hidrología superficial se deriva tanto de la alteración de la red de drenaje existente por intercepción de los cauces, (la mayor parte de los cuales son de régimen ocasional), como por la posible contaminación de las aguas superficiales por el aporte ocasional a las mismas de sólidos en suspensión y vertidos contaminantes por escorrentía, fundamentalmente durante la fase de construcción. Este riesgo de contaminación, si bien se estima bajo en el EsIA, se reducirá de manera notable con la impermeabilización de las superficies destinadas a instalaciones auxiliares, instalación de balsas temporales de decantación en estas zonas y aplicación de un adecuado plan de gestión de residuos.

Durante la fase de explotación, se prevé implantar una serie de soluciones de ingeniería sostenible con el fin de reducir el consumo de agua y minimizar la producción de residuos consistentes en la reutilización de las aguas grises (procedentes de lavabos y duchas que pasarán por un filtro biológico y se bombearán para ser utilizadas en cisternas) e instalación de una depuradora autónoma en la que se filtrarán las aguas de los inodoros y se utilizarán para el riego de jardines.

Vegetación y Fauna. Los terrenos afectados por el proyecto carecen de vegetación natural, lo que unido a la uniformidad de los cultivos existentes (viñedos) deriva en la inexistencia de hábitats faunísticos relevantes. El efecto barrera esperado sobre la fauna autóctona será también de pequeña magnitud, teniendo en cuenta que la obra se encuadra en un proyecto más amplio, en el cual ya se han llevado a cabo las medidas oportunas para garantizar la permeabilidad a la circulación de la fauna en la zona de estudio.

Patrimonio cultural. Según la prospección arqueológica realizada para el «Proyecto de Construcción de Plataforma del nuevo acceso Ferroviario de Alta Velocidad a Levante. Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo San Antonio de Requena-Requena», no existen en la zona de actuación elementos del patrimonio cultural que puedan verse afectados por el proyecto. La zona de interés arqueológico denominada RQY-53 «Los Aguachares» se encuentra a una distancia de unos 200 m del lugar previsto para la ubicación de la estación; el «Cordel de Santa Catalina», a unos 500 metros y la «Cañada Real de San Juan» a 1.000 metros. Estas distancias hacen poco esperable la afección sobre estos lugares.

Atmósfera. Calidad del aire e impacto acústico. Se espera una cierta alteración de la calidad del aire como consecuencia de las acciones generadoras de polvo durante la fase de ejecución. Dada su proximidad al núcleo de San Antonio, estas emisiones, junto con las acústicas, tendrán cierta relevancia. Por ello, para minimizar las molestias debidas al polvo procedente de la obra, se realizarán riegos de periodicidad variable según las condiciones atmosféricas con camiones cuba sobre las superficies susceptibles de emitir estas partículas. Los acopios temporales y los camiones que transporten materiales sueltos permanecerán cubiertos mediante lonas.

En cuanto al impacto acústico que tendrá lugar durante la fase de construcción, se realizará un control de los niveles de emisión de la maquinaria en parques previstos al efecto. El umbral acústico vendrá determinado por los máximos permitidos por la normativa sobre el ruido de maquinaria de obras públicas. En este sentido, se estará a lo dispuesto en el Decreto 127/2006, de 15 de septiembre, del Consejo de la Generalidad Valenciana por el que se desarrolla la Ley 2/2006, de 5 de mayo, de la Generalidad, de Prevención de la Contaminación y Calidad Ambiental.

5. Condiciones al proyecto

Todas las medidas a llevar a cabo con la realización del proyecto, irán en consonancia con lo establecido en la DIA correspondiente al «Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo Motilla del Palancar-Valencia», publicada en el BOE número 30 de 4 de febrero de 2003.

Para los caminos de acceso, enlaces y aparcamientos proyectados, será de aplicación lo dispuesto en el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, el proyecto constructivo incluirá la utilización prioritariamente de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos en los firmes de este proyecto. A tal fin el proyecto constructivo especificará el volumen total de caucho de NFU que se prevé utilizar y su porcentaje respecto al total de ligantes y mezclas bituminosas que precisará este proyecto. Se detallará la gestión que sobre estos materiales propone desarrollar el promotor así como la observación de la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; del Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, y de la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El EsIA incluye un Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) que se llevará a cabo con la finalidad de comprobar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras y controlar su correcta ejecución, verificar los estándares de calidad de los materiales e intentar detectar y tomar medidas ante impactos no previstos en el EsIA.

El PVA se llevará a cabo tanto durante las obras como durante la fase de funcionamiento del proyecto. Se compone de una serie de controles periódicos, algunos de los cuales carecen de fecha predeterminada con el fin de que los resultados no se condicionen.

El equipo encargado de las campañas de seguimiento ambiental será independiente de la empresa constructora. Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

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 Requena-Utiel en el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante», concluyendo que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se adopten las medidas incluidas en el estudio de impacto ambiental y las condiciones señaladas en la presente Resolución, que se deducen de la evaluación practicada.

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 Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 27 de octubre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

