
ANTECEDENTES

ANEJO

1

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. Antecedentes Administrativos.....	1
1.2. Antecedentes Técnicos.....	3

1. Introducción

La línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva se enmarca en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020 (PEIT), consistiendo en la construcción de una nueva línea ferroviaria de alta velocidad de doble vía, electrificada con ancho internacional entre Sevilla y Huelva, dando continuidad al actual servicio existente entre Madrid y Sevilla.

El PEIT ha sido objeto de revisión por el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, definido para un horizonte 2012-2024 (PITVI), planteándose un nuevo marco de referencia al haberse tenido en cuenta, los cambios significativos acaecidos en el entorno socioeconómico en los últimos años y la nueva definición de la Red Transeuropea de Transporte de diciembre 2013. Dentro de las inversiones planificadas en el PITVI para líneas ferroviarias de alta velocidad se encuentra la Línea Sevilla – Huelva – Frontera Portuguesa.

El “Estudio Informativo de la línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva” se desarrolla como resultado de los siguientes antecedentes que se enumeran a continuación, clasificándolos por su carácter administrativo o técnico.

1.1. Antecedentes Administrativos

Como antecedente inicial se encuentra el Estudio Informativo del Proyecto del proyecto “Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva” redactado por la UTE constituida por COTAS Internacional, S.A., GHESA Ingeniería y Tecnología, S.A. y TRN Ingeniería en diciembre de 2002. De las seis alternativas de trazado consideradas en dicho Estudio Informativo se tomó como solución propuesta la alternativa denominada “Norte La Palma”.

Este proyecto estaba comprendido dentro de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/ 1986, de 18 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que estaba sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. El inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto ha tenido lugar con la remisión, el 26 de junio de 2001, por parte de la Dirección General de Ferrocarriles (promotor y órgano sustantivo) de la memoria resumen del estudio informativo a la Dirección General

de Evaluación Ambiental del antiguo Ministerio de Medio Ambiente, como órgano ambiental.

El procedimiento de evaluación se resuelve, sin embargo, en el año 2008, en cumplimiento 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, que deroga la Ley 6/2001, motivándose dicho procedimiento por la inclusión del proyecto en el apartado 6.b) del Anexo I, esto es, proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 19 de junio de 2008, la Secretaría de estado de Cambio Climático formula la Declaración de Impacto ambiental del proyecto Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva que se publicó en el BOE de 7 de agosto de 2008.

El 27 de septiembre de 2008 se publica en el BOE la Resolución de 4 de septiembre de 2008 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de Información Pública y aprobación definitiva del Estudio Informativo del proyecto “Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva”.

Posteriormente, en 2011 se redactan cinco proyectos constructivos de plataforma que desarrollan la alternativa seleccionada y aprobada del Estudio Informativo, con Declaración de Impacto Ambiental positiva, siendo éstos los siguientes:

- Tramo 1: Majarabique – Valencina de la Concepción
- Tramo 2: Valencina de la Concepción – Sanlúcar la Mayor
- Tramo 3: Sanlúcar la Mayor – La Palma del Condado
- Tramo 4: La Palma del Condado – Niebla
- Tramo 5: Niebla - Huelva

Durante la redacción del “Proyecto Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva, tramo 1: Majarabique – Valencina de la Concepción de la Concepción (Sevilla)”, se contempla la modificación del enlace ferroviario de Majarabique respecto del trazado definido en el Estudio Informativo inicial, ya que éste era incompatible con el trazado definido por el Ayuntamiento de Sevilla para la futura autovía SE-35. Paralelamente, se plantea también una modificación de la línea en torno al Templete de San Jerónimo para preservar este elemento patrimonial. En consecuencia, con fecha 28 de abril de 2010 se recibe en la Dirección General de

Calidad y Evaluación Ambiental el documento ambiental del proyecto que inicia el trámite ambiental y las consultas.

Mediante la 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), se concluye no se considera necesaria dicha tramitación.

En base a lo dispuesto en el artículo 14 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, se establece la caducidad de las declaraciones de impacto ambiental, si no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto en el plazo de cinco (5) años desde la fecha de la autorización o aprobación del proyecto, salvo que dentro de ese plazo el promotor hubiera solicitado al órgano ambiental que se pronunciase sobre la vigencia de la Declaración de Impacto Ambiental. Dado que no consta en la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias actuación alguna en ese sentido, la Declaración de Impacto Ambiental mantendría su vigencia hasta el 27 de septiembre de 2013.

Por otro lado, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (BOE 296, 11 de diciembre de 2013), establece en su Disposición Transitoria lo siguiente:

3. “Las declaraciones de impacto ambiental publicadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley perderán su vigencia y cesarán en la producción de los efectos que le son propios si no se hubiera comenzado la ejecución de los proyectos o actividades en el plazo máximo de seis años desde la entrada en vigor de esta Ley. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto conforme a lo establecido en esta Ley.”

De lo anteriormente expuesto se concluye que, no habiéndose iniciado ninguna actuación relativa a la ejecución del proyecto y estando la Declaración de Impacto Ambiental caducada, el proyecto de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva, debe someterse a un nuevo procedimiento de Evaluación Ambiental ordinario, al estar incluido en el Anexo I de la Ley, Grupo 6. Proyectos de Infraestructuras.

Con fecha septiembre de 2015, se encarga a la empresa INECO la redacción de un nuevo Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva, para someterlo a nuevo procedimiento de Evaluación ambiental de acuerdo con la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, cuya aprobación por parte de la Secretaría General de Infraestructuras se produce el 28 de septiembre de 2015.

El 16 de octubre de 2015 se publica en el BOE el anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el "Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva".

Posteriormente, y a consecuencia de las alegaciones presentadas durante el proceso de información pública, se redacta por parte de la empresa INECO el documento "Documentación Complementaria a la Información Pública. Estudio de impacto Ambiental del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva".

Con fecha 16 de noviembre de 2016 se inicia la Evaluación de Impacto Ambiental ordinaria del proyecto, acompañada del expediente de Evaluación de Impacto Ambiental.

Con fecha del 24 de enero de 2017 la Subdirección General de Evaluación Ambiental (MAPAMA) requirió a la Subdirección General de Planificación Ferroviaria la subsanación de diversas cuestiones relacionadas con la evaluación de impacto ambiental en un plazo de tres meses. Las subsanaciones se referían tanto al procedimiento seguido en la información pública y consultas como al contenido del estudio de impacto ambiental.

Con fecha de 21 de junio de 2017 se declara la terminación del procedimiento con el consiguiente archivo del expediente de evaluación del impacto ambiental del proyecto, dando por finalizado el mismo.

Con objeto de continuar con el desarrollo de esta actuación, es necesario redactar un nuevo Estudio Informativo, incluyendo un Estudio de Impacto Ambiental, con el contenido requerido por las legislaciones ferroviaria y medioambiental, que tendrá en cuenta los requerimientos del citado escrito de subsanación y requerimientos generales del MAPAMA.

Con fecha noviembre de 2017 se encomienda a INECO la redacción de un nuevo Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva.

1.2. Antecedentes Técnicos

Para la redacción de este Estudio Informativo, se ha tenido en cuenta los siguientes documentos:

- Estudio Informativo del Proyecto “Línea de Alta Velocidad Sevilla – Huelva” (Ministerio de Fomento, diciembre 2002).
- Resolución de 19 de junio de 2008 (BOE de 7 de agosto de 2008), de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del proyecto Línea de Alta Velocidad Sevilla – Huelva.
- Resolución de 4 de septiembre de 2008 de la Secretaria de Estado de Infraestructura por la que se aprueba definitivamente el Estudio Informativo y se propone como alternativa a desarrollar en los proyectos constructivos la denominada “Norte La Palma”, autorizada asimismo en la Declaración de Impacto Ambiental.
- Resolución de 8 de noviembre de 2010 donde se obtiene la exención sobre la necesidad de someterse a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental en el enlace de Majarabique, mediante la Resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático (BOE nº 282 de 22 de noviembre de 2010).
- Proyecto Constructivo de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva. Tramo 1: Majarabique-Valencina de la Concepción (Sevilla). Plataforma (Ministerio de fomento, noviembre 2014).
- Proyecto Constructivo de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva. Tramo 2: Valencina de la Concepción-Sanlúcar la Mayor (Sevilla). Plataforma (Ministerio de Fomento, enero 2011).
- Proyecto Constructivo de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva. Tramo 3: Sanlúcar la Mayor (Sevilla)-La Palma del Condado (Huelva). Plataforma (Ministerio de Fomento, enero 2011).
- Proyecto Constructivo de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva. Tramo 4: La Palma del Condado-Niebla (Huelva). Plataforma (Ministerio de Fomento, enero 2011).
- Proyecto Constructivo de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva. Tramo 5: Niebla-Huelva (Huelva). Plataforma (Ministerio de Fomento, enero 2011).
- Estudio de Impacto Ambiental. Proyecto: Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva. (ADIF, septiembre 2015).
- Estudio de Impacto Ambiental. Proyecto: Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva. Documento Complementario a la Información Pública (ADIF, septiembre 2015).
- Estudio de demanda actual y futura de viajeros de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva y su rentabilidad financiera y económico social. (ADIF, noviembre 2015).
- Estudio de costes entre vía doble y vía única para el tramo Valencina de la Concepción – La Palma del Condado en la línea Sevilla – Huelva. (ADIF, febrero 2016).
- Requerimiento del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA) de enero de 2017 de subsanación de información pública, consultas preceptivas y estudio de Impacto Ambiental del proyecto línea de alta velocidad Sevilla-Huelva.