

4. Cuando el veedor que levante el acta lo estime necesario podrá disponer que la mercancía, etiquetas, contraetiquetas y otros artículos queden retenidos hasta que el instructor del expediente disponga lo pertinente, dentro del plazo más breve posible, con un máximo de quince días hábiles a partir de la fecha de levantamiento del acta de inspección.

Los productos retenidos se considerarán como productos en depósito, no pudiendo por tanto ser trasladados, manipulados, ofrecidos en venta o vendidos. En caso de que se estime procedente podrán ser precintados.

Artículo 57.

1. La incoación e instrucción de expedientes sancionadores corresponderá al Consejo Regulador cuando el infractor esté inscrito en alguno de sus registros.

En los demás casos, el Consejo Regulador lo pondrá en conocimiento de los órganos competentes de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Política Agroalimentaria.

2. Con anterioridad a la iniciación del procedimiento sancionador el Consejo Regulador podrá realizar actuaciones previas, recabando los informes necesarios de las personas que considere convenientes, a fin de determinar si concurren circunstancias que justifiquen tal iniciación.

3. La resolución de los expedientes incoados por el Consejo Regulador le corresponde al propio Consejo cuando la sanción no exceda de 50.000 pesetas. Si excediese de esta cantidad elevará propuesta sobre su resolución a la Consejería de Agricultura, Ganadería y Política Agroalimentaria.

Al efecto de determinar la competencia a que se refiere el apartado anterior, se adicionará el valor del decomiso al importe de la multa.

4. En los expedientes de carácter sancionador incoados por el Consejo Regulador deberá actuar como instructor el secretario del consejo y como secretario ejercerá su letrado, o en el caso de no haberlo una persona a su servicio, asegurando siempre la adecuada separación entre las fases de instrucción y resolución, de acuerdo con la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

5. La decisión sobre el decomiso definitivo de los productos o el destino de éstos le corresponderá a quien tenga atribuida la facultad de resolver el expediente.

Artículo 58.

De las infracciones en productos envasados será responsable la firma o razón social cuyo nombre figure en la etiqueta. Sobre las que se produjesen en productos a granel, el tenedor de los mismos. Las que se deriven del transporte de la mercancía, recaerá la responsabilidad en las personas que determine la legislación vigente.

Artículo 59.

1. En los casos en los que la infracción se refiera al uso indebido de la indicación geográfica, el consejo regulador, sin perjuicio de las actuaciones y sanciones administrativas pertinentes, podrá acudir a los tribunales de justicia, ejerciendo las acciones civiles y penales oportunas debidamente reconocidas por la legislación vigente.

2. En todos los casos en que la resolución sea con sanción, el infractor deberá abonar los gastos originados por la toma y análisis de muestras o por el reconocimiento que se hubiera realizado y demás gastos que ocasionen la tramitación y resolución del expediente.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

9202

RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el documento complementario del estudio informativo del «Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, tramo Madrid-Albacete/Valencia, subtramo Játiva-Benifaió», de la Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaría de Estado de Infraestructuras 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, 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia, relativos al subtramo Játiva-Benifaió», se encuentra comprendido en el apartado b) del grupo 6 (Proyectos de infraestructuras) del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto 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 realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructura Ferroviarias de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes aprobó con fecha de 16 de junio de 1997, la orden de estudio para la redacción del estudio informativo del Proyecto Línea de Alta Velocidad Madrid-Valencia. La orden de este estudio fue modificada en dos ocasiones: La primera con fecha 19 de abril de 1999 y la segunda, con fecha 18 de septiembre de ese mismo año por la cual, el estudio informativo pasaba a denominarse «Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», posteriormente aprobado el 14 de diciembre de 1999.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y transportes del Ministerio de Fomento sometió el «Documento complementario del subtramo Játiva-Benifaió» del estudio informativo citado en el párrafo anterior, al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 31 de marzo de 2001.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 28 de marzo de 2001, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el «Documento complementario del subtramo Játiva-Benifaió» del mencionado estudio informativo. El resultado de la información pública del «Documento complementario del subtramo Játiva-Benifaió» fue remitido en noviembre de 2001.

En octubre de 2001, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo Játiva-Benifaió. Fase 1:5.000, donde se incluye entre otros anejos, uno de medidas correctoras detalladas a esa misma escala de la alternativa este.

El anexo I contiene los datos esenciales del documento complementario del estudio informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo Játiva-Benifaió.

El anexo II recoge los aspectos medioambientales más relevantes del citado documento complementario.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del citado documento complementario se recoge en el anexo III.

El estudio informativo y estudio de impacto ambiental del proyecto «Línea La Encina-Valencia. Tramo Játiva-Silla. Variante Manuel-Enova», que abarca parte del tramo objeto de esta declaración (concretamente entre los puntos kilométricos 6 + 000 y 15 + 600 aproximadamente) fue sometido al trámite de evaluación de impacto ambiental y declarado ambientalmente viable mediante la correspondiente declaración de impacto ambiental en resolución de 21 de diciembre de 1994, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 17 de febrero de 1995.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por 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 por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia». Subtramo Játiva-Benifaió.

Declaración de impacto ambiental

El documento complementario del estudio informativo del subtramo Játiva-Benifaíó contempla dos alternativas de trazado denominadas alternativa este y alternativa oeste. Las principales diferencias medioambientales entre ambas alternativas son: Que la alternativa este supone (con respecto a la alternativa oeste), menor superficie ocupada, menor movimiento de tierras y menor número de cauces interceptados, lo que repercute en menores afecciones a la calidad del agua, la vegetación, la fauna, la productividad agrícola, etc. La alternativa Este discurre junto a la línea de ferrocarril existente a lo largo de más recorrido que la alternativa Oeste, produciendo más afecciones a la calidad acústica y a la hidrología que esta última alternativa.

Debido a que en el documento complementario del estudio informativo no se incluye ningún análisis ambiental de las líneas eléctricas de acometida y subestaciones, dichas infraestructuras quedan excluidas en la presente declaración. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenderse a lo dispuesto en la Ley 54/1997, del Sector Eléctrico, y a la legislación de la Comunidad Valenciana que sea de aplicación.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada con visitas a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa Este propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se oponga a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de disminuir el impacto paisajístico de la alternativa Este en el proyecto de construcción y siempre que sea técnicamente viable, en las bocas del doble túnel en el paraje «Cabezo de Barracas» entre los puntos kilométricos 10 + 550 y 11 + 210, se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales.

1.2 Las pilas situadas en los cauces de los ríos Albaida (punto kilométrico 7 + 033), Barcheta (9 + 830), Júcar (punto kilométrico 22 + 690), Verde (punto kilométrico 26 + 095), Magro (punto kilométrico 30 + 460) y Cañoles (punto kilométrico 0 + 290, del tramo I ancho RENFE) se construirán en épocas del año en que dichos cauces estén secos o tengan los menores caudales.

1.3 En el cruce del ferrocarril sobre acequias que discurren paralelas a caminos o carreteras que deben ser rectificadas y restituidos para cruzar sobre el ferrocarril, el trazado de éstos se proyectará de forma que evite, siempre que sea técnicamente viable, la modificación de las correspondientes acequias.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo, la afección a la vegetación y a los cultivos. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. Se prestará especial atención a la vegetación de ribera de los ríos Albaida (punto kilométrico 7 + 033), Júcar (punto kilométrico 22 + 690), Verde (punto kilométrico 26 + 095) y Magro (punto kilométrico 30 + 460) y río Cañoles (punto kilométrico 0 + 290, tramo I ancho RENFE), a la vegetación natural junto al resto de ríos y barrancos interceptados, así como a la zona de matorral en el entorno a las embocaduras del túnel de Cabezo de Barracas, entre los puntos kilométricos 10 + 500 y 11 + 210.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 1,5 metros ni superior a los 2 metros, para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso que sea necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de todos los ríos y barrancos, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos

se situarán a una distancia suficiente que eviten estas formaciones y que permita la revegetación, en su caso, y sin perjuicio de lo establecido en la condición 3.2. En los ríos con vegetación arbórea, aunque de densidad variable, concretamente los ríos Júcar (punto kilométrico 22 + 690), Verde (punto kilométrico 26 + 095), Magro (punto kilométrico 30 + 460) y río Cañoles (punto kilométrico 0 + 290, del tramo I de ancho RENFE), la distancia mínima entre las pilas y los estribos de las estructuras proyectadas a la vegetación de ribera será de 10 metros. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.4 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes. Quedará prohibida la apertura de nuevos caminos de obra en los valles de barrancos y ríos.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Júcar, las siguientes medidas:

3.1 El trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción evitará la rectificación y canalización de los cauces, excepto el encauzamiento del barranco de Barranquer ya previsto por la Confederación Hidrográfica del Júcar, paralelo al trazado desde los puntos kilométricos 21 + 230 a 21 + 480. No se podrá realizar la concentración de vados en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985, de Aguas, con un informe favorable sobre su correcta ubicación y dimensionamiento por parte de la Confederación Hidrográfica del Júcar y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Siempre que sea técnicamente viable, se colocarán las pilas fuera de los cauces. Los puentes sobre los barrancos se proyectarán, cuando sea técnicamente viable, con un solo vano, sin pilas intermedias.

3.3 En el proyecto de construcción, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Júcar, se realizará un estudio de inundabilidad que incluya un análisis sobre el posible efecto barrera de la nueva infraestructura. Se diseñarán las dimensiones de los viaductos y drenajes transversales de forma que no incrementen o disminuyan el riesgo de inundación temporal de los terrenos colindantes con la infraestructura.

3.4 Se estudiará la permeabilidad real y de la vulnerabilidad de los acuíferos de manera que se puedan identificar las afecciones a dichos acuíferos y a pozos y desarrollar las soluciones técnicas necesarias que garanticen su mantenimiento y continuidad en la zona de actuación y que eviten la afección al acuífero 51, entre los puntos kilométricos 8 + 600 y 11 + 600 aproximadamente. Este estudio también servirá de información básica para la selección de zonas de instalaciones auxiliares y vertederos, sin perjuicio de lo indicado en la condición 9.

3.5 Con objeto de minimizar la contaminación a los acuíferos, el túnel entre los puntos kilométricos 10 + 550 y 11 + 210 habrá de ser impermeabilizado. Asimismo, la cimentación se realizará mediante pilotes prefabricados o entubación pilotada, recuperable o perdida, en caso de cimentaciones profundas o en las zonas donde fuera necesario por proximidad del nivel freático, según el estudio mencionado en el apartado anterior 3.4. Los materiales empleados serán no contaminantes y resistentes al agua, de tal forma que no produzca ninguna reacción química entre ambos. La realización de estas obras se llevará a cabo extremando los cuidados.

3.6 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación de los estribos de las obras de paso sobre los cauces y del túnel en el paraje «Cabezo de Barracas» entre los puntos kilométricos 10 + 550 y 11 + 210, se derivarán y se someterán a sistemas de desbaste y decantación de sólidos. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no igualan o superan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos, y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar. Si el seguimiento analítico de los efluentes de los sistemas de desbaste y decantación, arrojará valores próximos o superiores a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos, se aplicarán otros tipos de tratamiento de depuración y filtrado de sólidos en suspensión. Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento de las aguas procedentes de las balsas de decantación. Además, diariamente se realizará una inspección

visual del parque de maquinaria a fin de controlar posibles vertidos y fugas accidentales.

3.7 En ningún caso los aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán cumpliendo la normativa aplicable.

3.8 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos u otros sistemas análogos, como balsas de retención y decantación, siempre que sea necesario para garantizar que no se produzcan arrastre de tierras a los cauces y a acequias. Estos sistemas serán retirados una vez terminadas las obras. Se prestará especial atención a los terraplenes localizados en los siguientes tramos: Junto al río Albaida (puntos kilométricos 5 + 150 a 7 + 300), entorno del río Barcheta (puntos kilométricos 9 + 500 a 10 + 075) y proximidades a la Acequia Real del Júcar y al río Magro (puntos kilométricos 30 + 600 a 34 + 600).

3.9 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadearan directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar y deberán ser demolidos tras la finalización de las obras.

4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger la fauna en el entorno de la línea y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán, las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas. También, se establecerán pasos de fauna en las acequias que sean repuestas, dejando un pasillo para pequeños mamíferos y herpetofauna a ambos lados de la acequia o con otro sistema con la misma finalidad. En el entorno de todos los pasos considerados se realizarán plantaciones densas para facilitar su utilización por la fauna.

4.2 Establecer pasos de fauna que mejoren la permeabilidad de medianos y pequeños vertebrados, especialmente micromamíferos y herpetofauna, dando continuidad a los pasos ya existentes debido a las múltiples infraestructuras, especialmente la vía ancho RENFE actual, la Acequia Real del Júcar y la carretera CV-41.

4.3 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la plataforma.

4.4 Con objeto de minimizar posibles actividades ruidosas relacionadas con el tránsito de maquinaria y molestias a la fauna de ribera y rambla durante periodos reproductivos, se estudiará en coordinación con el organismo competente de la Generalitat Valenciana, la necesidad de restringir temporalmente dichas actividades en el entorno a los ríos Albaida (punto kilométrico 7 + 033), Júcar (punto kilométrico 22 + 690 y puntos kilométricos 24 + 300 a 24 + 600), Verde (punto kilométrico 26 + 095) y Magro (punto kilométrico 30 + 460); y río Cañoles (punto kilométrico 0 + 290, del tramo I de ancho RENFE).

4.5 A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, los tendidos eléctricos de alta tensión de 2.^a y 3.^a categoría, que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deben incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: Cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir los puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera nece-

saria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.^a y 2.^a categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad.

5. Protección atmosférica

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades más próximas (Novelé, Játiva, Enova, Puebla Larga, Carcagente, Alcira y Benifaió) y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados. Los movimientos de tierra de mayor entidad no se realizarán en los periodos de mayor productividad agrícola.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. Prevención del ruido y vibraciones en áreas habitadas y en áreas de interés faunístico

6.1 El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las zonas sensibles próxima a los siguientes núcleos urbanos: Novelé (1 + 600-2 + 200, lado derecho), Játiva (3 + 600-5 + 300, ambos lados), Enova (11 + 800-12 + 600, lado izquierdo), Puebla Larga (16 + 000-17 + 000, ambos lados), Carcagente (20 + 200-22 + 200, ambos lados), Alcira (24 + 500-25 + 700, ambos lados) y Benifaió (39 + 900-40 + 300, lado derecho) y toda edificación dispersa situada a menos de 200 metros de la infraestructura.

6.2 El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

6.3 Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (24 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas de mayor interés faunístico: (entorno a los ríos Albaida, punto kilométrico 7 + 033; Júcar, punto kilométrico 22 + 690 y puntos kilométricos 24 + 300 a 24 + 600; Verde, punto kilométrico 26 + 095; Magro, punto kilométrico 30 + 460) y Cañoles, 0 + 290 del tramo I de ancho RENFE), medidos a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros.

Leq (24 horas) menor que 60 dB (A).

6.4 En ninguna de las zonas se superará la L_{max} de 85 dB (A), medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

6.5 Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

6.6 En aquellas zonas donde el ruido de fondo inicial supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán incrementar hasta en 3 dB (A) los niveles de ruido del estado acústico pre-operacional.

6.7 No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en las zonas de mayor sensibilidad acústica indicadas en el primer párrafo de la presente condición, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

6.8 Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las edificaciones de las siguientes zonas: Novelé (1 + 600-2 + 200, lado derecho), Játiva (3 + 600-5 + 300, ambos lados), Enova (11 + 800-12 + 600, lado izquierdo), Puebla Larga (16 + 000-17 + 000, ambos lados), Carcagente (20 2 00-22 + 200, ambos lados), Alcira (24 + 500-25 + 700, ambos lados) y Benifaió (39 + 900-40 + 300, lado derecho)

6.9 Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en sus elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación, medidos en los mismos tramos horarios que los indicados para el ruido:

Uso	Día	Noche
Residencial	2	1,4
Oficinas	4	4
Comercial	8	8
Sanitario	1	1

6.10 En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido y las vibraciones, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

6.11 Con objeto de verificar el modelo acústico y el estudio de vibraciones aplicados por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstas estén próximas a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

6.12 De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

7.1 En coordinación con la Direcció General de Patrimoni Artístic de la Consejería de Cultura, Educació y Ciència de la Generalitat Valenciana se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Conselleria, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de todas las vías pecuarias afectadas. Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995, de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente en la Generalitat Valenciana, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarias de aquél.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

Respecto a la permeabilidad transversal se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

8.1 Durante la fase de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

8.2 La reposición de los caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como

con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos, y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que dicha reposición conlleva.

Respecto a la red de acequias se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

8.3 La reposición de las infraestructuras de riego afectadas se realizará en coordinación con las personas o los organismos responsables de su explotación de forma que se garantice la total restitución y continuidad de la red de acequias y se minimice la afección temporal.

8.4 Cuando las obras se realicen cerca de acequias que no se vean afectadas directamente por las obras, se tendrá especial cuidado en no generar afección sobre las mismas, estando prohibido cualquier actuación sobre ellas. Con el fin de evitar cualquier tipo de afección o caída de material a las mismas se recubrirán con una malla o lona protectora en los puntos más cercanos a la obra.

8.5 Todas las acequias afectadas directamente por las obras serán recubiertas antes de realizar cualquier actuación con el fin de evitar las posibles afecciones sobre el agua. De igual forma, las labores de obra en el entorno de las acequias serán extremadamente cuidadosas, no afectando en ningún momento a su estructura. Se preverá el espacio suficiente para la instalación de pasos de fauna en estas obras.

8.6 En ningún caso se permitirá la caída de materiales de obra en el interior de las acequias, en caso de que ocurra de forma accidental se procederá a su inmediata retirada y posterior limpieza de la zona afectada.

8.7 En el caso de que sea necesario el corte de suministro de agua en una acequia, se dispondrán de unos sistemas de cierre de la acequia que a modo de esclusas temporales regulen el flujo de agua, con el fin de evitar la pérdida de la misma. Si las acequias disponen de sus propias esclusas, serán empleadas para cortar el flujo de agua.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

La alternativa Este presenta un movimiento de tierras con un volumen necesario para terraplén de 1.613.682 metros cúbicos y un volumen de excavación utilizable de 1.310.798 metros cúbicos. El material de préstamo necesario sería de 302.894 metros cúbicos y el excavado con destino a vertedero sería de 139.910 metros cúbicos.

Se restringirá a lo estrictamente imprescindible la apertura de pistas provisionales de obra, utilizando el abundante viario rural existente, excepto que se justifique su necesidad o sus ventajas medioambientales.

El documento de planos del proyecto de construcción incluirá un plano, a escala 1:5.000, de localización de todas las instalaciones auxiliares y caminos de obra, así como de zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre las mencionadas zonas de exclusión se incluirán, al menos, las siguientes:

Espacios naturales protegidos y puntos de interés cultural.

Banda de 100 metros a cada lado los ríos, los barrancos y las acequias.

Zonas de riesgo de inundación temporal de acuerdo con el estudio referido en la condición 3.3.

Terrenos de alta vulnerabilidad hidrogeológica incluidos en el estudio de impacto ambiental, o que fueran detectados en el estudio referido en la condición 3.4.

Suelos de vega de alta calidad, vegetación natural o fauna de interés consideradas en el estudio de impacto ambiental.

Proximidades a núcleos edificados y zonas visibles desde infraestructuras muy frecuentadas.

El proyecto de construcción incluirá un estudio de canteras y minas abandonadas existentes en el entorno de la actuación para determinar las posibilidades de ser empleadas como zonas de vertedero, dando prioridad a canteras abandonadas de grandes dimensiones, de forma que puedan eliminarse los excedentes de tierras de las obras generando un impacto positivo por la restauración de zonas degradadas. También se estudiará las zonas temporales de acopio y la posible comercialización del material excedente. También se considerará las posibles afecciones a la población o a espacios naturales por el tránsito de camiones.

El proyecto de construcción incluirá planos de localización y delimitación de las zonas de acopio temporal y las zonas de vertedero definitivo seleccionadas una vez analizada toda la información citada en el párrafo anterior. Estos planos tendrán una escala con detalle suficiente y señalarán los accesos previstos.

Asimismo, se incluirá un plan de obra, donde se detallarán las medidas protectoras necesarias, entre las que se contarán al menos las limitaciones

horarias en la explotación y la ejecución de riegos para evitar la generación de polvo. Por último, estas zonas deberán contar con un proyecto de recuperación ambiental, según se expone en la condición 11 que deberá incluirse en los documentos contractuales del proyecto de construcción.

En cualquier caso, para delimitar las ubicaciones definitivas, si no se tratase de canteras u otras explotaciones mineras abandonadas o bien de alguna de las ubicaciones propuestas en el estudio de impacto ambiental, se procederá a una prospección arqueológica previa a la aprobación del proyecto de construcción, dado que existen yacimientos conocidos en el entorno de esta zona.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos sobre río, barrancos y acequias, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de caminos de obra, áreas de préstamos, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a:

1. Bosques en galería de los ríos Albaida (7 + 033), Júcar (22 + 690), Verde (26 + 095) y Magro (30 + 460) y río Cañoles (0 + 290) y, en general, todos los viaductos sobre zonas con vegetación natural junto a ríos y barrancos interceptados: Miralbo (8 + 504-8 + 564), Barcheta (puntos kilométricos V 9 + 650-9 + 880), Plan de los Frailes (puntos kilométricos 15 + 870-15 + 950), de los Príncipes (puntos kilométricos 18 + 727-18 + 752), de Barranquer (22 + 110-22 + 210), Júcar (22 + 595-22 + 785), Verde (puntos kilométricos 26 + 040-26 + 150), Magro (puntos kilométricos 30 + 345-30 + 585), de la Berenguera (puntos kilométricos 38 + 510-38 + 550) y Hondo (puntos kilométricos 41 + 755-41 + 805).

2. Área circundante a las embocaduras del doble túnel «Cabezo de Barracas» y taludes de desmonte entre los puntos kilométricos 8 + 650 y 11 + 600, próximos al citado túnel.

3. Terraplén localizado entre los puntos kilométricos 5 + 150 y 7 + 300 en el entorno del río Albaida

4. Zonas donde se proyecten medidas anti-ruido en base al estudio acústico citado en la condición 6.1.

El citado proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal, según el siguiente listado de zonas citadas anteriormente.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno

natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

11. *Seguimiento y vigilancia*

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, para las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello, dicho programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

El Gestor de Infraestructuras Ferroviarias como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, especialmente en lo que se refiere a:

Riesgo de inundación temporal consideradas en el estudio de inundabilidad según la condición 3.3.

Estudio hidrogeológico como se indica en la condición 3.4.

Estudio acústico en las zonas indicadas en la condición 6.

Prospección arqueológica según la condición 7.

Restricciones temporales considerando condiciones 4.4, 6.7 y 8.3.

Estudio de minas y canteras para la gestión de préstamos y excedentes cumpliendo la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Incidencias del ferrocarril sobre la fauna, en especial a lo referente a atropellos, estado y efectividad de los pasos de fauna y cerramiento, a los que se refiere las condiciones 4.1, 4.2 y 4.3.

Efectividad de los dispositivos de aislamiento y señalización de la catenaria, a la que se refiere la condición 4.5.

Niveles sonoros generados por el ferrocarril y eficacia de las medidas correctoras aplicadas, a los que se refiere la condición 6.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a las que se refiere la condición 10.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través del Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. Documentación adicional

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto a la cual se refiere la condición 1.

Protección de los suelos y de la vegetación, a la que se refiere la condición 2.

Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a la que se refiere la condición 3.

Protección de la fauna referida en la condición 4.

Autorización, trazado y medidas protectoras y correctoras de los tendidos eléctricos, a los que se refiere la condición 4.

Protección atmosférica, a la que se refiere la condición 5.

Estudio acústico y proyecto de medidas protección acústica, a la que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni descubierto en las prospecciones, a la que se refiere la condición 7.

Mantenimiento de la permeabilidad y reposición de las infraestructuras de riego, a los que se refiere la condición 8.

Emplazamiento de instalaciones auxiliares y zonas de exclusión, a las que se refiere la condición 9.

Autorización, localización y explotación de vertederos y localización de canteras autorizadas para préstamos, a la que se refiere la condición 9.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a la que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a la que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones

técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa este, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Generalitat Valenciana.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución 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.

Santa Cruz de Tenerife, 9 de mayo de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Descripción del documento complementario del estudio informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo Játiva-Benifaió

El documento complementario consta de seis apartados: antecedentes, objetivos, alternativas propuestas, medio ambiente, análisis multicriterio y conclusiones, un anexo de mediciones parciales y planos a 1:25.000 y a 1:50.000.

El objetivo del citado documento complementario fue definir nuevas soluciones para el trazado de la línea de Alta Velocidad entre las poblaciones de Játiva y Benifaió, respecto a la presentada en el estudio informativo del proyecto de Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, tramo Madrid-Albacete/Valencia, para ser incorporada al proceso de información pública.

Las dos alternativas planteadas (este y oeste) se inician en el punto kilométrico 129 + 886,557 del tramo Albacete-Valencia, coincidiendo con el punto de la actual línea ferroviaria Madrid-Valencia situado unos 2.000 metros antes de Novetlé, y contemplan la construcción de plataformas para 2 vías de ancho internacional y de 2 vías para ancho ibérico.

Los términos municipales incluidos en el ámbito de estudio son: Novetlé, Játiva, Llosa de Ranes, Rafelguaraf, L'Enova, Manuel, Puebla Larga, Alberic, Carcaixent, Carlet, Villanueva de Castellón, Alcira, L'Alcudia, Guadassuar, Algemesí, Alginet, Benimodó y Benifaió.

La alternativa oeste (que representa la construcción de 41.900 metros de vía nueva) cruza el río Cañoles mediante viaducto, discurriendo después hacia el Norte entre las localidades de Játiva y Llosa de Ranes, en un tramo que plantea un túnel de 704 metros bajo la zona del Carraixet. A la altura del punto kilométrico 144 + 000 cruza los ríos Júcar y Albaida, y la N-430, mediante viaductos al este de Gavarda. Tras recorrer 9 kilómetros dejando al oeste Alberique y Massalavés, el trazado gira con un radio de 4.000 metros para circunvalar L'Alcudia por el este, discurriendo después al este de la autovía hasta llegar al punto de conexión con la alternativa este (punto kilométrico 166 + 320,841). Contempla la construcción de 13 viaductos (uno para la plataforma de ancho ibérico y 12 para la de ancho internacional), con una longitud total de 3.799 metros, y dos túneles (uno para cada tipo de plataforma) de longitud total 1.397 metros. La superficie de ocupación total es de 1.507.066 metros cuadrados, con una superficie de desmonte de 87.967 metros cuadrados, y una superficie de terraplenes de 750.424 metros cuadrados. El volumen total para los terraplenes es de 4.500.326 metros cúbicos, para los desmontes de 5.075.029 metros cúbicos, y para los túneles de 119.670 metros cúbicos. Se estiman 571.141 metros cúbicos de materiales para vertedero y unos 4.627.409 metros cúbicos de préstamo.

La alternativa Este (que supone la construcción de 50.700 metros de vía nueva) discurre según el trazado de la línea ferroviaria actual, desde el inicio de la alternativa hasta Benifaió, pasando por la estación de Játiva, la variante Manuel-L'Enova, y las estaciones de Puebla Larga, Carcaixent, Alcira y Benifaió. El trazado contempla la ampliación de las plataformas existentes en distintos tramos, la construcción de viaductos sobre los ríos Júcar, Verde y Magro, la construcción de un túnel para la variante

Manuel-L'Enova, y la implantación de una nueva estación de mercancías en la recta inmediatamente anterior a Carcaixent. La longitud total de viaductos es de 1.150 metros y la de túneles de 1.383 metros, con una superficie de ocupación de 1.047.672 metros cuadrados, una superficie de desmonte de 99.568 metros cuadrados, y una superficie de terraplenes de 169.757 metros cuadrados. El volumen total de terraplén para esta alternativa es de 1.613.682 metros cúbicos, el de excavación utilizable de 1.310.798 metros cúbico, el excedente a vertedero se cifra en 139.910 metros cúbicos, y el de préstamos en 302.894 metros cúbicos.

ANEXO II

Anejo de impacto ambiental del documento complementario del subtramo Játiva-Benifaíó

El anejo describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Áreas de interés natural, puntos de interés cultural, clima, litología, geomorfología, hidrogeología, hidrología superficial, vegetación y usos del suelo, fauna, paisaje, vías pecuarias y medios social, económico y territorial.

Los impactos significativos de las diferentes alternativas, atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan, son el aumento del riesgo de inundación por efecto barrera en la intersección de cursos de agua y la alteración del paisaje, la destrucción de hábitats para la flora y la fauna, la contaminación de las aguas, la pérdida de suelo y el aumento de los procesos de erosión, así como el incremento de los niveles sonoros. Dichos impactos vienen determinados especialmente por la construcción de viaductos sobre los ríos Cañoles, Júcar, Albaida, Magro, Barxeta y Verde, sobre la Acequia Real del Júcar, sobre los barrancos de Prada, Forca y Miralvo, y sobre la N-430 y el ferrocarril FGV, y por la construcción de túneles en las sierras de los términos municipales de Manuel y L'Enova, con los desmontes y terraplenes aparejados.

Las ventajas medioambientales de la alternativa este respecto a la alternativa oeste serían principalmente: Menor superficie ocupada, menor movimientos de tierra y menor intercepción de cauces, así como las repercusiones en otros aspectos relacionados con el medio físico, biótico y socioeconómico como es la calidad del agua, la vegetación, la fauna, la productividad agrícola, etc. No obstante, la alternativa este produce más afecciones a la hidrogeología y a la calidad acústica, debido a que presenta mayor superficie en desmonte de más de 10 metros y un túnel en zona con acuíferos de alta vulnerabilidad y mayor proximidad a zonas urbanas con los problemas acústicos asociados.

Se concluye desde el punto de vista del impacto ambiental que, aunque existen diferencias entre ambas en determinados factores, las dos alternativas son similares.

El análisis multicriterio del documento complementario tuvo en cuenta criterios de transporte (tiempos de viaje y economía de red), territoriales (interconexión ferroviaria e integración poblacional), urbanísticos (afecciones a los planes de ordenación), ambientales (impacto sobre vegetación, fauna, paisaje, hidrología, suelos, geomorfología, puntos de interés cultural, productividad primaria, atmósfera y vías pecuarias), y económicos (coste y rentabilidad de la inversión, costes de mantenimiento y plazo de construcción). Dada la similitud de resultados que se desprende de dicho análisis, en el que según los criterios considerados destaca una u otra alternativa, el Estudio no da preferencia a ninguna de las dos alternativas propuestas.

Las medidas protectoras y correctoras se incluyen en el anejo correspondiente en fase 1:5.000 del estudio. Las medidas preventivas que contempla son la limitación de los parques de maquinaria y de las zonas de operaciones, el acondicionamiento apropiado de dichas zonas mediante la instalación de sistemas de recogida de residuos, y la utilización de vertederos autorizados u otros lugares apropiados, para evitar la contaminación del suelo y las aguas. También se incluyen el riego de las superficies y la utilización de estabilizantes químicos, así como el mantenimiento regular de la maquinaria, para evitar la contaminación atmosférica. Por otro lado, las medidas correctoras principales se materializan en la instalación y el acondicionamiento de pasos de fauna específicos, la revegetación del terreno afectado aprovechando la tierra vegetal desalojada durante las obras y la instalación de pantallas antirruído.

ANEXO III

Resumen de la información pública del documento complementario. Subtramo Játiva-Benifaíó

Durante el período de información pública se han presentado un total de 239 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Medio Ambiente expone que, con independencia de la alternativa finalmente seleccionada, el proyecto constructivo deberá analizar el posible flujo bidimensional en los cruces con los ríos Albaida y Júcar, con el río Magro y el barranco de Prada (alternativa oeste), con el río Júcar y el barranco de Barxeta en el tramo entre Carcaixent y Alzira, con los ríos Júcar y Verde en el tramo de Alzira y Algemés, así como el cruce con el río Magro aguas arriba de esta última localidad. La complejidad hidráulica aconseja contar con el asesoramiento del Centro de Estudios Hidrográficos del CEDEX.

El Ayuntamiento de L'Alcudia alega que la ejecución de la alternativa Oeste tendría una importante incidencia negativa en diversos aspectos, como son los de inundabilidad (barranco de Prada), y el impacto acústico y paisajístico.

El Ayuntamiento de Algemés alega que, las dos opciones Este y Oeste continúan manteniendo los mismos problemas que tenía la opción sur del AVE, como es la creación de un efecto barrera que agrava los peligros de inundabilidad y el importante impacto ambiental en toda la comarca.

Los Ayuntamientos de Algemés, Benifaíó, Llosa de Ranes, Villanueva de Castellón y Puebla Larga, así como un conjunto de 301 asociaciones, sindicatos, grupos políticos locales, escuelas, clubs, ONGs, sociedades, empresas y otros colectivos, y 41 particulares, manifiestan un rechazo a la construcción de una plataforma ferroviaria en la comarca de la Ribera, debido al aumento del efecto barrera y del riesgo de inundaciones ya que la densidad de infraestructuras agravará esta situación. Asimismo, aducen que no se ha realizado un verdadero estudio de impacto ambiental, ya que el estudio informativo no detalla la forma en que repercute en el medioambiente, especialmente respecto a las afecciones sobre la hidrología.

Por último, rechazan la alternativa Oeste debido al fuerte impacto paisajístico y ambiental que supondría la construcción de una nueva plataforma a lo largo de 40 kilómetros.

El Ayuntamiento de Alginet, junto a 1.975 particulares pertenecientes a la Asociación de Vecinos de Alginet, alega que el documento no evalúa los perjuicios que la pérdida de suelo causaría a la población. Ambas alternativas suponen un impacto sobre el municipio igualmente grave, semejantes a los presentados en estudios anteriores. Estos impactos no son identificados ni evaluados, por lo que resulta dificultoso alegar. Además suponen un agravamiento del riesgo de inundaciones. La alternativa Oeste tiene mayor afección hidrológica que la anterior propuesta de AVE (alternativa Este), haciendo que la plataforma duplique el efecto embalse de la autovía.

El Ayuntamiento de Alcira, propone estimar como menos impactante la alternativa Este, siempre y cuando se realice un estudio profundo y riguroso que avale una incidencia mínima del riesgo de inundación. Así mismo solicita la adopción de las debidas medidas correctoras para evitar las molestias que pueda producir el citado tren de alta velocidad a su paso por el Municipio en materia hidráulica y de ruidos, como pueden ser pantallas antirruído, o cualesquiera otras pertinentes.

El Ayuntamiento de Benimodó considera más adecuada la alternativa Este, ya que, pese a que el trazado de la alternativa Oeste ya no discurre por Benimodó y L'Alcudia, no existe una modificación en el impacto ambiental de la comarca.

El Ayuntamiento de Carcaixent solicita se mantenga la actual rasante en relación con el desmonte proyectado entre los puntos kilométricos 18 + 250 y 21 + 500 de la alternativa Este, por tratarse de una zona altamente inundable y dificultar de manera grave el desagüe de los barrancos de Gaines, Pau y Princeps de España. Detalla una serie de obras hidráulicas en este sentido que el proyecto definitivo debería incluir para estos barrancos y el de Barxeta (construcción de desagües, diques de escollera y encauzamientos, y acondicionamiento de cauces para nuevos caudales), según el Plan Especial de Protección Contra Inundaciones e Infraestructuras Hidráulicas. Así mismo, propone la instalación de pantallas acústicas en el tramo que afecta al continuo urbano de Carcaixent, teniendo en cuenta la eliminación del desmonte proyectado.

El Ayuntamiento de Carlet manifiesta que la única opción viable es la alternativa Este, ya que no supone una barrera peligrosa en caso de avenidas de agua.

La Dirección General de Infraestructura y Servicios de RENFE señala la ausencia de una propuesta de medidas correctoras y un programa de vigilancia ambiental.

La empresa «Chovi, Sociedad Limitada», de la localidad de Benifaió (Valencia) solicita el estudio y ejecución de los drenajes suficientes que eviten la inundabilidad del polígono industrial «Fuente Muza» en que se encuentra ubicada, dados los problemas en este sentido que actualmente acusa debido al efecto barrera de la Acequia Real del Júcar y la actual línea de ferrocarril.

CC.OO. Intercomarcal La Ribera-La Sabor, Xarquía Alternativas y Salvador Joseph Pérez Fontana, de la localidad de Alzira, aducen la ausencia de un estudio de contaminación atmosférica y destacan el elevado consumo de energía de una línea de Alta Velocidad, que podría paliarse con la mejora del ferrocarril actual. Asimismo, destacan el riesgo de inundaciones, teniendo en cuenta que la comarca se encuentra saturada por infraestructuras, que obstaculizan el paso del agua.

La Comunidad de Regantes «Acequia Real del Júcar», de Valencia, manifiesta la dificultad en el drenaje natural que la construcción de una nueva plataforma elevada provocaría en las comarcas de La Ribera y L'Horta, aunque el impacto derivado de ello podría ser asumido con las pertinentes medidas correctoras.

9203

RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo: Benifaió-Valencia», de la Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaría de Estado de Infraestructuras 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, 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Madrid-Albacete-Valencia. Subtramo Benifaió-Valencia», se encuentra comprendido en el apartado b) del grupo 6 (Proyectos de infraestructuras) del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto 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 realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 5 de agosto de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo del «Proyecto Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Área de Valencia», que se corresponde con el subtramo Benifaió-Valencia, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen del estudio informativo del «Proyecto Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Área de Valencia», la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas por el impacto ambiental de las siete alternativas a contemplar en el proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 30 de noviembre de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Ferrocarriles las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Por otro lado, conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 9 de septiembre de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-re-

sumen del estudio informativo del «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Esta memoria-resumen del proyecto de Madrid a Valencia en alta velocidad, aborda el acceso a Valencia en uno de los subtramos incluidos, concretamente el subtramo Benifaió-Valencia, en el que se plantean dos alternativas de trazado (este, AS1 y oeste, AS2) que se corresponden las alternativas 4 y 1, respectivamente, contempladas en la memoria-resumen del estudio informativo titulado «Proyecto Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Área de Valencia», el cual finalmente fue englobado en el todo el tramo de Madrid a Valencia.

Recibida la memoria-resumen referida en el párrafo anterior, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones, previsiblemente afectadas sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 17 de marzo de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Ferrocarriles de las respuestas recibidas.

De las miles de respuestas recibidas de la memoria-resumen del «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia», se resumen en el anexo II sólo aquellas referidas al ámbito de estudio del tramo Benifaió-Valencia.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes aprobó con fecha de 16 de junio de 1997, la orden de estudio para la redacción del estudio informativo del «Proyecto línea de alta velocidad Madrid-Valencia. La orden de este estudio fue modificada en dos ocasiones: La primera con fecha 19 de abril de 1999 y la segunda, con fecha 18 de septiembre de ese mismo año por la cual, el estudio informativo pasaba a denominarse «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», posteriormente aprobado el 14 de diciembre de 1999.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo del «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de diciembre de 1999, y posterior rectificación de erratas en el «Boletín Oficial del Estado» de 4 de febrero de 2000, entre los meses de diciembre de 1999 y abril de 2000.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 10 de febrero de 2000, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que incluye el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública del «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia».

El anexo III contiene los datos esenciales del estudio informativo del «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», relativos al subtramo Benifaió-Valencia.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», relativo al subtramo Benifaió-Valencia, se acompaña como anexo IV.

Posteriormente, con fecha 6 de abril de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, el documento de trabajo titulado «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo Benifaió-Valencia», que es una segunda fase, a escala 1:5.000 extraída del estudio informativo del «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», centrada en el subtramo Benifaió-Valencia.

A continuación, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó, en julio de 2001, a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, información adicional con objeto de obtener un estudio de impacto ambiental lo suficientemente desarrollado que permitiese un análisis objetivo de las alternativas que se ajustara a lo dispuesto a la normativa vigente en materia de evaluación de impacto ambiental.

Finalmente, en agosto de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la información solicitada, incluyendo un estudio de impacto ambiental correspondiente a la segunda fase de trabajo para el subtramo Benifaió-Valencia, en la cual se profundiza en los trazados