

3. Características del potencial impacto

En la documentación ambiental se indica que el riesgo de vertido accidental de sustancias nocivas se reduce, ya que el repostaje de combustible y el mantenimiento de la maquinaria no se realizarán en el área de estudio. No se generarán aguas sanitarias ya que las casetas de obra serán usadas únicamente como vestidores.

Según la documentación recibida no se prevé que la afección acústica sea importante teniendo en cuenta los núcleos urbanos más cercanos, la extensión de la obra y los movimientos de tierra previstos. La ejecución de actividades ruidosas se realizará en horario diurno y las obras se ejecutarán en los meses de otoño e invierno con objeto de no interferir en la época de cría de las especies existentes.

Debido a la ubicación y características del potencial impacto y analizada la documentación que obra en el expediente y lo señalado en el informe recibido, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 3 de noviembre de 2005, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación Ambiental el proyecto «Entubado de la acequia de Remolins. TM de Torres de Segre y Soses (LLeida)».

Madrid, 4 de noviembre de 2005.–El Secretario general, Arturo González Aizpiri.

20492

RESOLUCIÓN de 7 de noviembre de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, 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: Albacete-Játiva», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

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, subtramo: Albacete-Játiva», 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió el 9 de septiembre de 1998 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del estudio informativo del «Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia» con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, 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.

La relación de consultados relativos al subtramo Albacete-Játiva, objeto de esta declaración, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del «Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia» al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, de 17 de diciembre de 1999, y en los Boletines Oficiales de las provincias de Albacete, de 29 de diciembre de 1999, y de Valencia, de 31 de diciembre de 1999.

Con fecha 8 de enero de 2001, el Ministro de Fomento y los Presidentes de las Comunidades Autónomas de Madrid, Valencia, Castilla La Mancha y Murcia, alcanzaron un acuerdo por el que aceptaron como base de la solución definitiva relativa al AVE, la propuesta sometida a información pública por el Ministerio de Fomento en el Boletín Oficial del Estado n.º 225 de día 19 de septiembre de 2000 y por el que se detalla un programa de actuaciones que entre otras incluye el tramo Albacete-Játiva, objeto de la presente declaración.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 9 de abril 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 expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

Posteriormente, con objeto de definir una solución variante en la zona de Almansa a la presentada en el citado proyecto Madrid-Albacete/Valencia, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento elaboró en 2002 un documento titulado «Documento complementario al estudio informativo del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Variante de Almansa», para ser incorporado a un proceso de información pública complementario, que se inició con su publicación en el Boletín Oficial del Estado n.º 163 el 9 de julio de 2002 y finalizó en septiembre de 2002.

En junio de 2003 y, con posterioridad al periodo de información pública, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la fase final a escala 1:5.000 del tramo Albacete-Játiva, que desarrolla la opción seleccionada para dicho tramo (incluido en el llamado Corredor Sur de la solución A del estudio global Madrid-Valencia de 1999) y que incluye un anejo de medidas protectoras y correctoras de impacto ambiental, cuyos aspectos principales han sido considerados en los anexos II y III. Además, el documento del tramo Albacete-Játiva fase 1:5.000 ha incorporado en su totalidad el trazado variante de Almansa (alternativa sur) desarrollado en el citado documento complementario de dicha variante.

Por último, en octubre de 2004, la Dirección General de Ferrocarriles, tras mantener nuevos contactos con el Ayuntamiento de Almansa, presentó el «Estudio informativo del proyecto: Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Documentación ambiental complementaria: Variante Norte de Almansa» con el fin de estudiar esta variante con el mismo grado de detalle con el que se analizó la Variante Sur, a escala 1:5.000.

Con fecha 26 de mayo de 2005 se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un escrito remitido por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, en el que solicita que se evalúe la alternativa Norte, que es la opción preferida por la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, según se indica en escrito adjunto.

En consecuencia, la Dirección General de Ferrocarriles solicita que la declaración de impacto ambiental 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: Albacete-Játiva», sea elaborada considerando como opción seleccionada la variante Norte de Almansa.

En julio de 2005 se recibe otro escrito de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha en el que ratifica su conformidad con la elección de la Variante Norte de Almansa expresada en la información pública del «Documento complementario al estudio informativo del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Variante de Almansa», que se llevó a cabo en agosto de 2002.

El anexo II contiene los datos esenciales de los estudios informativos de: a) «Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia» de diciembre de 1999; b) «Documento Complementario de la Variante de Almansa» de julio de 2002, complementario al anterior estudio de 1999; c) «Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», relativo al subtramo: Albacete-Játiva, como desarrollo de la solución del tramo en fase 1:5.000, fechado en junio

de 2003; y d) «Documentación ambiental complementaria Variante Norte de Almansa», fechado en octubre de 2004.

El anexo III recoge los aspectos más destacados de: a) el estudio de impacto ambiental del estudio informativo «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», de diciembre de 1999, que incluye el subtramo Albacete-Játiva; b) el anejo de impacto ambiental incluido en el Documento Complementario «Variante de Almansa» (entre los pp. kk. 58+912 y 89+454), de julio de 2002, en el que se realiza un análisis ambiental de los impactos considerando dos alternativas (norte, la considerada en el estudio de diciembre de 1999; y sur, una nueva establecida tras el periodo de alegaciones de dicho estudio); c) el anejo 4 de medidas protectoras y correctoras de impacto ambiental, del proyecto relativo al Subtramo: Albacete-Játiva, como desarrollo de la solución en fase 1:5.000, fechado en junio de 2003; y d) la documentación ambiental complementaria sobre la variante Norte de Almansa, en la que se proponen medidas de prevención y corrección, de octubre de 2004.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se incluye en el anexo IV. Ha habido dos procesos de información pública: a) el correspondiente al estudio de impacto ambiental del proyecto «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», de diciembre de 1999; y b) el del «Documento Complementario. Variante de Almansa», de 2002, que incluye el apartado 4: «Medio ambiente».

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, 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, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 4 de noviembre de 2005, 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 Albacete-Játiva», que incluye la variante de Almansa.

Declaración de impacto ambiental

Las actuaciones que comprende el estudio informativo del proyecto al que se refiere esta declaración y que se explican con más detalle en el Anexo II (donde figura el croquis con el trazado seleccionado) son las siguientes:

En la mayor parte del trazado, la actuación consiste en un cambio de la línea actual a una doble vía de ancho U.I.C.

Se proyecta un nuevo trazado, variante de doble vía de ancho U.I.C., desde el p.k. 0+000 al p.k. 3+176; del p.k. 21+741 al p.k. 31+347 y del p.k. 63+491 al p.k. 92+482, pertenecientes al eje principal de la línea de alta velocidad, así como en los saltos de carnero Alicante-Madrid (5.690 m) y Valencia-Alicante (2.459 m) y en las conexiones Madrid-Alicante (5.382 m) y Alicante-Valencia (681 m). Estos nuevos trazados implican que en la línea actual no se producirá ninguna modificación del trazado, sólo se contempla la restitución de la vía de ancho ibérico y la sustitución de la catenaria.

En los tramos en los que se proyecta un cambio de la línea actual a una doble vía de ancho U.I.C es necesaria la reposición del servicio de ancho ibérico actual, y, para ello, se proyectan nuevos trazados o variantes de tercera vía de ancho ibérico que conecten tramos en los que se aprovecha la plataforma y se mantiene la línea existente. Estas variantes de tercera vía de ancho ibérico son: Albacete-Chinchilla (8.560 m); Chinchilla (2.459 m); Hoya Gonzalo (2.027 m); Higuera (5.109 m); Fuente La Higuera (3.100 m); Mogente (4.856 m) y la conexión con dicha estación (1.500 m) y Vallada (1.721 m).

Sólo se plantean alternativas de trazado para el tramo Variante de Almansa (del p.k. 63+491 al 89+455, referido a los pp.kk. del tramo Albacete-Játiva), estando el resto del trazado constituido por una única solución, que a su vez procede del corredor común entre Albacete y Valencia del estudio inicial a escala 1:25.000. En dicho tramo se plantean dos alternativas: la Norte, que discurre al norte de la N-430 y de la población de Almansa; y la alternativa Sur, al sur del embalse de Almansa y de dicho núcleo urbano.

Los puntos kilométricos citados en el condicionado de la presente declaración se refieren al trazado a escala 1:5.000 del subtramo Albacete-Játiva de junio de 2003, entre los pp.kk. 0+000-63+491 y 89+455-130+168 (final del trazado), es decir el conjunto del trazado exceptuando la variante Norte de Almansa. Los pp.kk. de la variante Norte de Almansa son los referidos en la documentación ambiental complementaria de octubre

de 2004, que incluye el tronco, del p.k.0+000 al 27+109 y los ramales a Valencia con su propia kilometración (pp.kk. 0+000-4+479 y 0+000-4+869).

Los subtramos, Cuenca-Albacete y Játiva-Benifaió, anterior y posterior respectivamente al Albacete-Játiva, pertenecen al estudio informativo del «Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia» habiéndose formulado la declaración de impacto ambiental de ambos.

Las líneas de acometida y las subestaciones eléctricas quedan excluidas de la presente declaración, debido a que no se incluye el análisis ambiental de las mismas. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenerse a lo dispuesto en la Ley 54/1997 del sector eléctrico y a la legislación que sean de aplicación en la Comunidad de Castilla La Mancha y en la Comunidad de Valencia.

También se excluyen de la presente declaración las zonas de préstamo no coincidentes con canteras autorizadas con planes de restauración aprobados, salvo las que figuran en el estudio; las zonas de vertederos no coincidentes con canteras abandonadas expresamente autorizadas por el órgano autonómico competente, salvo las que figuran en el estudio; las instalaciones auxiliares de obra o definitivas y los caminos de obra que requieran evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa vigente; las estaciones de nueva construcción que pudieran plantearse y cualquier nuevo ramal que pudiera preverse.

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

1. Adecuación ambiental del proyecto.

La alternativa anterior: variantes de doble vía de ancho UIC incluyendo la variante norte de Almansa (con las conexiones y saltos de carnero necesarios) y variantes de tercera vía de ancho ibérico, deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Se deberá dismantelar, en su momento, la vía, el balasto, la señalización y las instalaciones asociadas, en los tramos que está previsto que queden fuera de servicio, entre otros:

Tramo de unión de la red actual con la de ancho UIC en el p.k. 15+700 de ésta, de unos 1000 m de longitud.

Tramo de unión de la red actual con la de ancho UIC en el p.k. 22+000 de ésta, de unos 500 m de longitud.

Tramo de la variante de Alpera entre el origen de la variante de Almansa (p.k. 63+491) y la unión con la red actual, de unos 3000 m de longitud.

Tramo de unión de la variante de tercera vía en Mogente (a la altura del p.k. 0+500 de dicha variante de tercera vía) con la vía de ancho UIC (p.k. 109+000).

En todos estos tramos además de en el ramal Albacete-Murcia en las proximidades de la estación de Chinchilla, se restaurará el terreno para recuperar su relieve original y se revegetará. Estas actuaciones deberán estar incluidas en los proyectos de construcción correspondientes (memoria, planos y presupuesto) y ejecutarse nada más estar disponibles las nuevas vías, una vez realizado el correspondiente expediente de desafectación de los ferrocarriles en desuso.

1.2 Con objeto de disminuir la afeción por ruido y proximidad a las viviendas, la plataforma se ampliará por la margen izquierda en la salida de Albacete, entre los pp.kk. 0+000 y 0+800 de la Línea de Alta Velocidad (LAV).

1.3 Con objeto de disminuir la afeción a la vegetación arbórea, muy escasa en esta zona, la ampliación de la plataforma se llevará a cabo por la margen izquierda entre los pp.kk. 27+500 y 29+000 de la LAV.

1.4 Con objeto de disminuir la afeción a la Laguna del Salobrejo, la ampliación de la plataforma se realizará por la margen derecha al menos entre los pp.kk. 38+000 y el p.k. 41+000 de la LAV. Todas las actividades de obra incluidos los accesos se realizarán exclusivamente desde esta margen.

1.5 Con objeto de aumentar la permeabilidad de la infraestructura disminuyendo el efecto barrera sobre la hidrología superficial y la fauna, se dispondrán drenajes acondicionados como pasos de fauna de al menos 6 m de luz en los siguientes pp.kk. indicativos de la LAV: p.k. 38+400, p.k. 39+400 (ampliar el existente), p.k. 39+800 y p.k. 40+350 (ampliar el existente). En esta zona se tendrá en cuenta lo dispuesto en la condición 4.4 sobre protección de la fauna.

1.6 Con objeto de disminuir la afección a la vegetación arbórea y a la geomorfología se ajustará el trazado para evitar en lo posible la afección a los pinares situados en las laderas entre los pp.kk. 21+400-22+400; 0+900-1+500 y 2+300-2+800, estos dos últimos de la vía izquierda a Valencia.

1.7 El lugar denominado «Las Torres» (p.k. 23+200), al que se hace referencia en el apartado 7 de esta declaración, se encuentra situado en las proximidades del trazado, en el primer tramo de los indicados en el párrafo anterior. Se evitará toda afección al mismo, incluso en la fase de construcción teniendo en cuenta lo establecido en la condición anterior.

1.8 Con objeto de disminuir la afección sobre las viviendas que quedarán muy próximas a la traza en los tramos de nuevo trazado, en variante, especialmente en la variante Norte de Almansa, se procederá a la adquisición de las viviendas y sus terrenos asociados que queden dentro de la línea límite de edificación de la nueva infraestructura, salvo voluntad expresa en contrario de los propietarios, en cuyo caso se acordarán con éstos medidas para corregir las afecciones por ruido e intrusión visual, tales como instalación de pantallas acústicas o el acondicionamiento de las viviendas, recrecimiento y acondicionamiento del cerramiento de los jardines, doble acristalamiento u otras, sin perjuicio de las medidas de protección que se deriven de la condición 6.

1.9 En la variante de la tercera vía en Mogente en ancho ibérico, el trazado se aproximará lo máximo posible al de la autovía entre el p.k. 1+300 y el p.k. 4+300 de la mencionada variante de tercera vía, tal como está previsto en el estudio informativo, con objeto de disminuir la afección al pinar existente (localizado aproximadamente entre los pp.kk. 1+500 y 1+800 de dicha variante de Mogente) y la posible afección por vibraciones sobre las viviendas en el tramo que discurre en túnel.

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 y la afección a la vegetación. 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.

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 o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 1,5 metros con objeto de posibilitar 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 de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Según la legislación autonómica vigente (Decreto 253/1995 de la Generalidad Valenciana y Orden de 12 de junio de 2001 de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha) y, debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

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 los caminos existentes.

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

Para preservar la calidad 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, si es posible en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Júcar de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces. No se concentrarán varios cauces 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 el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas. No se colocarán pilas en el interior de los cauces.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, desde el p.k. 91+126 hasta el final del trazado para las nuevas vías, y en especial las variantes de tercera vía en Mogente y en Vallada, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Júcar, un análisis del posible efecto presa de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de forma que se evite dicho efecto.

3.4 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.5 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación de los túneles y de las pilas y estribos de los viaductos sobre cursos de agua se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

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

3.7 Con objeto de minimizar la afección a la Laguna del Salobrejo se colocarán barreras de retención de sedimentos, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos. Se garantizará que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función. Además, las obras en este tramo se realizarán en periodo estival para minimizar las afecciones tanto al biotopo como a sus biocenosis.

4. Protección de la fauna.

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, 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. Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 Se establecerán pasos de fauna que mejoren la permeabilidad de medianos y pequeños vertebrados, para cuya ubicación se considerará la correspondencia con los pasos situados en las otras infraestructuras paralelas que actúan como barrera, principalmente las autopistas N-430 y N-330 y la línea de ferrocarril actual, garantizando así la continuidad de dichos corredores. Se acondicionarán las 21 obras de drenaje que figuran en las medidas correctoras y en los planos de la «Documentación ambiental complementaria de la variante Norte de Almansa»

4.3 En el tramo próximo a la Laguna del Salobrejo (p.k. 2+000 al p.k. 5+000 de la variante de tercera vía de Higuera; p.k. 38+000 al 41+000 de la LAV) se tendrá en cuenta lo establecido en la condición 1.6. Los drenajes tanto longitudinales como transversales, estarán adaptados al paso de anfibios. En caso de haberse previsto tubos se sustituirán por marcos con sección amplia para uso bidireccional. La obra de drenaje existente en la vía actual en el p.k. 3+360 de la variante de tercera vía de Higuera será ampliada de acuerdo con lo previsto en la condición 1.6.

4.4 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para guiar a la fauna hacia los pasos. Para evitar el atropellamiento de anfibios, en el tramo próximo a la Laguna del Salobrejo (entre los pp.kk. 2+000 y 5+000 de la tercera vía de Higuera –lado izquierdo– y los pp.kk. 38+000 y 41+000 de la LAV –lado derecho–), el cerramiento se complementará con otra valla que deberá ser totalmente opaca de plástico, con una altura de mínima de 40 cm.

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, deberán 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 cru-

cetas 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 trespelillo 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 necesaria 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. Se prestará especial atención al tramo comprendido entre los pp.kk. 9+000 y 14+000 de la variante Norte de Almansa, que es la más próxima a la ZEPA «Área esteparia del este de Albacete» ES0000153.

4.6 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. En las zonas de trazado donde no existiera anteriormente, se incluirá un seguimiento de la mortalidad por electrocución y colisión de la avifauna con los tendidos y la catenaria. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica.

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Albacete (de p.k. 0+000 a p.k. 1+000), Hoya Gonzalo (del p.k. 30+700 a p.k. 31+250 del eje principal y de p.k. 1+350 a p.k. 1+900 de la variante de tercera vía de Hoya Gonzalo), Ermita de San Antón (p.k. 5+500 al 6+000) y viviendas dispersas en las proximidades del trazado en la variante Norte de Almansa, el entorno de la Laguna de Salobrejo en Higuera (p.k. 3+050 a p.k. 3+750 de la variante de tercera vía de Higuera) y en Mogente (p.k. 1+500 a p.k. 2+330 de la variante de tercera vía de Mogente) 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.

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

6. Protección contra el ruido y las vibraciones.

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 la zona de Albacete al sur de la estación de tren (pp.kk. 0+000-1+000 de la LAV), variante Norte de Almansa (pp.kk. 4+000-13+000), Fuente la Higuera (pp.kk. 111+250-111+650 de la variante de tercera vía de Fuente la Higuera) y Mogente (p.k. 1+700 a p.k. 2+050 de la variante de tercera vía de Mogente).

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

Los objetivos de calidad acústica, en dB(A) originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Tipos de áreas acústicas/periodo	Sanitario, docente, cultural, espacios protegidos	Viviendas y uso residencial	Oficinas, centros comerciales, restaurantes y espectáculos	Uso Industrial y estaciones de viajeros
Día-tarde-noche (Lden)	60 dB (A)	65 dB (A)	70 dB (A)	75 dB (A)
Noche (Lnight)	50 dB (A)	55 dB (A)	60 dB (A)	65 dB (A)

Siendo los periodos día, tarde y noche, 07h00-19h00, 19h00-23h00 y 23h00-07h00, respectivamente. Lnight es un índice acústico de inmisión igual al nivel sonoro equivalente (Leq) en periodo nocturno y Lden, es un índice acústico de inmisión correspondiente a las 24 horas del día que pondera los tres periodos citados, en los términos que se describen en la Directiva 2002/49/CE. Los métodos de evaluación para estos índices acústicos también seguirán la citada Directiva.

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

Si en zonas donde se localizan otras infraestructuras próximas al proyecto, como son: la carretera N-430, actual línea de ferrocarril de ancho ibérico, etc., el ruido de fondo previo al proyecto supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar durante la explotación hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados de Albacete, Fuente la Higuera y Mogente, y en las zonas con viviendas próximas al trazado, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las edificaciones de la zona de Albacete localizada al sur de la estación de tren, Fuente la Higuera en los pp.kk. correspondientes a los tramos indicados anteriormente, y en Mogente (pp.kk. 1+700-3+400 de la variante de tercera vía de Mogente).

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

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.

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 previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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 Dirección General de Patrimonio Artístico de la Conselleria de Cultura, Educació y Ciencia de la Generalitat Valenciana y la Dirección General de Educación y Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, 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 y arquitectónico. 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 los citados organismos, 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.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención a aquellos bienes inmuebles que hubiera en la zona urbana de Albacete (código AT-P1 según el estudio de impacto ambiental), entre el p.k. 0+000 y 0+850 del eje principal, y en las zonas próximas a los siguientes yaci-

mientos arqueológicos detectados en el estudio de impacto ambiental, que se relacionan a continuación por su nombre (código según estudio de impacto ambiental), descripción y localización (p.k. más próximo):

Ermita de San Antón (AN-Y11). Lugar de habitación romano (siglo II a.C. a siglo VII d.C.) en el p.k. 5+600 de la variante Norte de Almansa.

Talayón de Játiva (AN-Y06). Lugar de habitación de la Edad del Bronce (2500-900 a.C.) en el p.k. 15+700 de la variante Norte de Almansa.

Las Torres (AN-Y10). Lugar de habitación romano (siglo II a.C. a siglo VII d.C.) en el p.k. 23+200 de la variante Norte de Almansa.

Cova Santa, La Vegueta, La Vegueta I, Cova del Triangle, Canyais, Cementeri Vell, Camifondo, Camifondo I y Alt del Rugló (FH-Y2) que constituyen una zona de gran potencial arqueológico que se extiende desde la zona de La Vegueta próxima al núcleo de población hasta el Cerro del Caporucho, al oeste del término municipal. Esta zona queda próxima al tramo comprendido entre el p.k. 110+900 y 111+650 de la variante de tercera vía de Fuente la Higuera.

Cerro de San Cristóbal (MB-Y8). Ermita medieval de los siglos XIII-XVI, localizada en el p.k. 2+800 de la variante de tercera vía de Mogente.

Casa de la Torre (MB-Y1). Hábitat probablemente de la Edad del Bronce (años 1600 a 110 a.C.), localizada en el p.k. 3+400 de la variante de tercera vía de Mogente.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de todas las vías pecuarias afectadas. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones de los organismos competentes de la Generalitat Valenciana y de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

Las vías pecuarias existentes en el entorno del proyecto, con su código según el estudio de impacto ambiental a escala 1:5.000, son:

En la Variante Norte de Almansa: Vereda del Novelado (AN-1) en el p.k. 1+205; colada de Belfor (AN-7) en el p.k. 4+525; colada de San Antón (AN-9) en el p.k. 5+190; colada de Burgos (AN-6) en el p.k. 7+705; colada de la Estacada (AN-12) en el p.k. 9+430; vereda de Valencia (AN-13) en el p.k. 10+850; vereda de Granada (AN-2) en el p.k. 13+050; y colada de Mingo Pez (AN-14) en el 13+300, todas en el término municipal de Almansa.

Cordel de la Sierra del Rocín y Caico (FH-1) y Abrevadero-descansadero del Pozo del Caico (FH-A) desde el p.k. 91+150 al p.k. 91+450. (según el EIA pero no recogidos en las medidas correctoras de la fase 1:5.000).

Cañada Real de Cuenca a Cartagena (CN-2), en el término municipal de Chinchilla de Monte Aragón, interceptada aproximadamente en el p.k. 0+750 de la variante de tercera vía de Chinchilla.

Colada del Gallo (MB-4), en el término municipal de Mogente, interceptada aproximadamente en el p.k. 0+550 de la variante de tercera vía de Mogente.

Colada del Caldero/Cañada Real del río Cañoles (MB-8/MB-1), en el término municipal de Mogente, desde el p.k. 1+200 al p.k. 1+250 de la variante de tercera vía de Mogente.

Colada de la Venta al Centenar (MB-9), en el término municipal de Mogente, desde el p.k. 2+750 al p.k. 2+800 de la variante de tercera vía de Mogente.

7.3 Todas las reposiciones en pasos superiores de vías pecuarias así como de cualquier camino por el que se produzca tránsito de ganado contarán con pantallas opacas a ambos lados del paso de, al menos, dos metros de altura. Si las reposiciones fuesen mediante pasos inferiores deberán tener unas dimensiones tales que permitan una luminosidad suficiente en su interior, posibilitando el paso del ganado.

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

Durante las fases 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.

La reposición de las infraestructuras de riego y 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 conlleva dicha reposición.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

El estudio informativo (fase a escala 1:5.000, de junio de 2003) incluye una tramificación en tres tramos del trazado y una previsión de préstamos y vertederos. El primer tramo comprende desde el inicio al p.k. 3+176 del eje de la línea de alta velocidad (LAV) y la tercera vía de Albacete a Chinchilla; el segundo tramo abarca desde el p.k. 21+000 al 31+347 del eje LAV y las terceras vías de Chinchilla, Hoya Gonzalo e Higuera; el tercer

tramo, desde el p.k. 58+912 al 94+481, coincidente con la variante de Almansa e incluye las terceras vías de Fuente de la Higuera, Mogente y Vallada, el salto de carnero Valencia-Alicante y la conexión Alicante-Vallada.

En el tercer tramo, correspondiente a la variante Sur de Almansa y al túnel de la Encina, las necesidades de préstamos y vertederos son muy superiores al resto de los tramos. La mayoría del material excedente procede de la excavación de materiales no aprovechables del tercer tramo, mayoritariamente procedentes del túnel de La Encina.

En el Apéndice 3 de la «Documentación Ambiental Complementaria. Variante Norte de Almansa», de octubre de 2004, figuran los volúmenes de préstamos y vertederos de esta variante, sin incluir la parte final del tramo, con el túnel de La Encina.

En ambos documentos, idénticos en este aspecto, se identifican nueve canteras en activo en el entorno del trazado y cuatro yacimientos de minerales que podrían ser adecuados para la construcción de la infraestructura. Se indica que los préstamos se cubrirán de forma prioritaria mediante explotaciones mineras debidamente legalizadas. Para los excedentes de la excavación se propone su utilización en otros tramos de la línea deficitarios en tierras o bien su ubicación en explotaciones mineras o antiguas zonas de préstamo abandonadas, o bien en explotaciones mineras en activo para la restauración de zonas ya explotadas.

Se proponen nueve canteras en activo y cuatro zonas de préstamos ya utilizadas para extraer los materiales de la construcción de la autovía CN-430. Estos cuatro préstamos se proponen también como zonas preferentes de vertedero, junto con otras canteras abandonadas, así como zonas explotadas de minas en activo a restaurar. El estudio sobre préstamos y vertederos del estudio informativo incluye una identificación y valoración de impactos, medidas protectoras y correctoras de impacto y concluye acerca de la viabilidad ambiental de los emplazamientos propuestos.

Se consideran amparados por la presente declaración de impacto ambiental los vertederos propuestos en el apéndice 4 del estudio informativo a escala 1:5.000 «Evaluación de impactos y viabilidad ambiental de préstamos y vertederos» de junio de 2003 y en el Apéndice 3 de la «Documentación Ambiental Complementaria. Variante Norte de Almansa», de octubre de 2004. Deberá someterse a las autorizaciones o al procedimiento ambiental preceptivo cualquier nuevo vertedero que se propusiera, a menos que se trate de una cantera o zona de extracción degradada, donde el vertido pueda ayudar a su regeneración ambiental.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico que complete el realizado en el estudio informativo a escala 1:5.000, en el que se contemple:

1.º) Una tramificación del estudio informativo en proyectos de construcción y el balance de tierras de cada tramo.

2.º) Propuesta de zonas de vertido y la capacidad de acoger todos los excedentes de tierras de cada tramo en los emplazamientos propuestos por dicho estudio, concretando la distribución del volumen que será vertido en cada emplazamiento y en el que se valoren las afecciones ambientales en dichos emplazamientos y las derivadas de su transporte. Se deberá prestar especial atención a los excedentes procedentes de ambas bocas del túnel de La Encina, debido al gran porcentaje de excedentes respecto al total que se extraerán de dicho túnel.

3.º) Inventario exhaustivo de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto en las que sea ambiental y económicamente viable el transporte de los excedentes de tierras, como estudio complementario, especialmente en caso de resultar insuficientes los vertederos referidos en el apartado anterior.

4.º) En cualquier caso, se estudiarán las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines.

Este estudio deberá estar disponible antes de la aprobación de cualquier proyecto de construcción.

Por otro lado, el proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión:

- Espacios protegidos o propuestos para su protección.
- La presencia de suelos de elevada capacidad agrológica.
- Acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga y márgenes de ríos, que incluyan al menos las zonas de policía de cauces y márgenes de lagunas y zonas húmedas, así como aquellas zonas identificadas en el estudio de impacto ambiental como zonas con riesgo de inundación, de afección a la morfología fluvial o a la calidad de las aguas.
- Zonas de interés cultural y arqueológico.
- Zonas de elevado valor ecológico y paisajístico, como son las formaciones vegetales, zonas con vegetación arbórea, los biotopos faunísti-

cos y las zonas paisajísticas de mayor sensibilidad, cuyos impactos en dichas zonas hayan sido calificados en el estudio de impacto ambiental con impacto severo.

f) El entorno de núcleos edificados.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados y, en cualquier caso se considerarán todas aquellas incluidas en el estudio informativo a escala 1:5.000.

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, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a:

Margen izquierda de las vías en la zona de la Laguna del Salobrejo, desde el p.k. 2+000 al p.k. 5+000 de la variante de 3.ª vía de Higuera.

Desmontes entre los pp.kk. 0+500-1+300 y 15+500-16+200 de la variante Norte de Almansa.

Entorno de las dos embocaduras del túnel de La Encina en variante doble vía ancho UIC (pp.kk. 88+922 y 91+126).

Entorno de la rambla de la Silla, en el p.k. 91+300 y desmontes al este del túnel de La Encina, entre el p.k. 91+400 y el p.k. 92+300.

Desmontes de todo el tramo del salto de carnero Valencia-Alicante y boca suroeste del túnel de Fuente de la Higuera en variante doble vía ancho UIC, en el p.k. 94+482.

Taludes y estructuras próximas al río Cañoles entre el p.k. 0+000 y el p.k. 0+800 de la variante de tercera vía de Mogente y embocaduras del túnel proyectado en dicha variante (en los pp.kk. 2+300 y 3+270).

Tramos de ferrocarril que quedarán fuera de servicio cuyo desmantelamiento y posterior restauración se establece en la condición 1.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo prioridades en función de su disponibilidad y de las implicaciones paisajísticas.

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, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrinchamientos 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.

Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente.

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; así como para la propuesta de nuevas medidas correc-

toras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones, detallándose 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 Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), 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, correctoras y compensatorias, 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 la adecuación del proyecto a la presente declaración.

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, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

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 el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

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:

Informe sobre la permeabilidad de la línea de alta velocidad para la fauna a que se refiere la condición 4, así como la mortalidad por atropello, colisión contra las pantallas o electrocución en las líneas eléctricas, la catenaria y las subestaciones a lo largo de todo el trazado.

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

Niveles sonoros y de vibración generados por el ferrocarril y eficacia de las medidas correctoras aplicadas, a 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 de la Dirección General de Ferrocarriles o del ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) según corresponda, 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, para una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. Documentación adicional.

La Dirección General de Ferrocarriles o el ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) según corresponda, remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo 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.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación, a la que se refiere la condición 2.

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

Medidas protectoras y correctoras de la fauna, referidas en la condición 4.

Estudio acústico y estudio de vibraciones y, en su caso, proyecto de medidas de protección, a 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, referida en la condición 7.

Reposición de las vías pecuarias a que se refiere la condición 7.

Medidas para el mantenimiento de la permeabilidad a que se refiere la condición 8.

Definición de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a las que se refiere la condición 9 incluyendo la aprobación, en su caso, del órgano ambiental competente.

Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a 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 desarrollada en el estudio informativo a escala 1:5.000, 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 o el ADIF según corresponda, 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 las Comunidades Autónomas de Castilla-La Mancha y Valencia.

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.

Madrid, 7 de noviembre de 2005.-El Secretario General, Arturo González Aizpiri.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto de la «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia» relativas al subtramo Albacete-Játiva

Entre las miles de respuestas recibidas a la memoria-resumen de impacto ambiental del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia, se resumen a continuación sólo aquellas que se refieren al ámbito de estudio del subtramo Albacete-Játiva, y cuyo contenido incluye aspectos ambientales y pronunciamientos sobre las alternativas propuestas.

La Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha considera que se debe presentar un estudio lo suficientemente amplio que recoja todas las alternativas posibles y que tenga en cuenta el equilibrio regional de Castilla-La Mancha.

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha realiza una serie de observaciones de carácter general sobre ríos, humedales, recursos geomorfológicos, paisaje, flora y fauna, hábitat naturales y vegetación, espacios naturales protegidos, ZEPAs, actividad agropecuaria, vías pecuarias y montes de Castilla-La Mancha. Solicita además que la evaluación se realice sobre la totalidad de las alternativas técnicamente viables sobre las que trabaje el Ministerio de Fomento.

La Consellería de Cultura, Educació i Ciencia de la Generalitat Valenciana considera necesario que se lleve a cabo una prospección exhaustiva especificando las medidas correctoras que minimicen las posibles afecciones al Patrimonio.

La Consellería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana informa sobre los aspectos botánicos y microreservas de flora existentes en la zona.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica, como posible afección dentro de sus competencias, la afección a cauces públicos, zonas de interés ecológico y zonas húmedas. Deberá respetarse la servidumbre de paso de 5 m, así como todo lo dispuesto en la normativa específica vigente respecto a la afección del Dominio Público Hidráulico. La iniciación de las obras deberá obtener la autorización de la Confederación.

La Subdelegación del Gobierno en Albacete realiza una serie de sugerencias a tener en cuenta, como son: el estudio de las obras de drenaje transversal, las vías pecuarias, la recuperación ambiental e integración paisajística de las zonas afectadas por préstamos, los vertederos e instalaciones de obras.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Albacete remite un informe donde se defiende el paso del AVE Madrid-Valencia por Albacete. Considera que el trazado Sur 2 presenta menores impactos medioambientales.

El Grupo de Estudios de Rapaces, el Grupo Roncadell y la Societat Valenciana d'Ornitologia suscriben un informe en el que analizan las diversas opciones y sus posibles impactos y señalan un resultado del análisis y sugerencias de los tramos a elegir.

Aunque no fue consultado, también se recibió alegación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas de la Universidad de Valencia, que señala que se deben tener en cuenta la importancia y magnitud del impacto sobre cada uno de los recursos naturales y que debería realizarse un estudio detallado de la afección al suelo por cada uno de los trazados, evaluar los efectos de la fragmentación del paisaje, caracterizar los posibles riesgos de deslizamiento y de inundación, entre otros.

ANEXO II

Descripción 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: Albacete-Játiva

El estudio informativo del subtramo Albacete-Játiva se basa en el estudio «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia» fechado en diciembre de 1999. Posteriormente, en julio de 2002, se redactó el documento «Variante de Almansa» complementario al anterior estudio. En junio de 2003, se redactó el proyecto «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo: Albacete-Játiva.», como desarrollo de la solución del tramo a escala 1:5.000. Por último, en octubre de 2004, se recibió la documentación ambiental complementaria para la variante Norte de Almansa.

Ya que los cuatro documentos citados anteriormente, contienen datos esenciales y característicos de estudio informativo relativos al subtramo

Albacete-Játiva, a continuación se resumen los aspectos más importantes de dichos documentos:

Estudio informativo de la «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia» (diciembre 1999).

Los objetivos del estudio son las comunicaciones en ferrocarril de alta velocidad: por un lado, las relaciones radiales Madrid-Castilla La Mancha-Mediterráneo y, por otro, a lo largo del tramo central del eje mediterráneo.

El estudio informativo se estructura en una primera fase en la que se estudian corredores a escala 1:50.000, organizándose las alternativas en tres grupos: norte, centro y sur, que finalmente se organizaron en seis corredores: norte, centro 1, centro 2, centro 3, sur 1 y sur 2. Los seis corredores presentan un tramo común: Albacete-La Encina-Valencia, dentro del cual se encuentra el subtramo Albacete-Játiva. Todos parten de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla pero con diferentes puntos de conexión que, junto con la combinación de los corredores básicos norte, centro y sur, constituyen 27 alternativas.

En la siguiente fase a escala 1:25.000 se concretaron, partiendo de los corredores de la fase 1:50.000, 6 soluciones diferentes para el tramo completo Madrid-Albacete/Valencia:

Solución A. Parte a la altura de Anchuelo (próximo a Alcalá de Henares) de la línea Madrid-Barcelona, pasando por Cuenca, Motilla, Requena y Buñol. En el entorno de Motilla se produce la bifurcación hacia Albacete, desde donde continúa, hasta el enlace de La Encina, la línea que conecta con Alicante y Murcia. Es necesario el tramo La Encina-Valencia para atender las relaciones del Corredor Mediterráneo.

Solución B. Parte de la línea Madrid-Sevilla y tras atravesar La Mancha, desde San Clemente se dirige hacia el embalse de Contreras, donde prosigue por el mismo trazado que el acceso a Valencia por Buñol de la solución anterior. Desde San Clemente parte el trazado de conexión con Albacete que, a su vez, permite acceder a Alicante y Murcia pasando por La Encina. Es necesario el tramo La Encina-Valencia para posibilitar las relaciones del Corredor Mediterráneo.

Solución C. El trazado Madrid-Valencia discurre por Albacete y La Encina, desarrollándose en paralelo a la línea actual de ancho convencional de RENFE. En La Encina se produce el enlace con los accesos a Alicante y Murcia.

Solución D. Pasa por Cuenca, Albacete y La Encina. Se trata en realidad de una combinación de la Solución A (el tramo entre Madrid y Albacete) y de la Solución C (entre Albacete y las capitales mediterráneas).

Solución E. Resulta de añadir a la Solución C una variante Albacete-Valencia por Alcalá de Júcar y Buñol, para acortar la conexión de Valencia con Madrid y Albacete.

Solución F. Resulta de añadir a la Solución C una variante Albacete-Murcia por Cieza, a fin de acortar los recorridos Madrid-Murcia y Albacete-Murcia.

Respecto del tramo Albacete-Játiva, en fase 1:25.000 sólo se contempló una alternativa, que coincide con la que luego se consideraría en la fase 1:5.000 (resumida en el último apartado del presente anexo) excepto en la variante de Almansa.

Documento complementario Variante Almansa (julio 2002):

Como parte del estudio informativo anterior «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», el «Documento Complementario de la Variante Almansa», tiene como objetivo definir una solución variante en la zona de Almansa como respuesta a las alegaciones recibidas durante el proceso de información pública del citado estudio informativo.

El análisis se centra en el término municipal de Almansa (Albacete), realizándose únicamente la comparativa de las variantes por el norte (la considerada en el trazado Albacete-Játiva en el estudio informativo de todo el Madrid-Albacete-Valencia de 1999) y por el sur de este municipio, que fueron las dos alternativas desarrolladas en fase B. Se excluyó la alternativa Centro por no cumplir respecto a los tiempos mínimos aceptables para el tramo.

La Variante Norte de Almansa tiene una longitud de vía de 28.694 metros (no se incluyen los 4.579 m de la Variante de Alpera). Tiene su inicio en la variante de Alpera, que forma parte del tramo común a todos los corredores. Discurre al Norte de la N-430 (Autovía de Albacete a Valencia) y de la población de Almansa y cruza sobre la N-430 hasta enlazar de nuevo con el tramo común, en el p.k. 313+147, a la altura del nuevo túnel de La Encina. Además del túnel de La Encina (longitud parcial 538 m) se han proyectado 3 viaductos (250 m de longitud total), considerándose como de mayor importancia los correspondientes a los cruces con la N-430. El volumen total necesario para los terraplenes es de 943.946 m³; el material procedente de la excavación de los desmontes es de 2.231.077 m³, y de la excavación los túneles de 69.878 m³. El movimiento total de tierras será de 4,532 millones de metros cúbicos. Se estiman 1.357.009 m³ de materiales para vertedero, no siendo necesario material de préstamo para los rellenos.

La Variante Sur de Almansa tiene una longitud de 30.505 metros. También parte del tramo común a todos los corredores; en este caso aproximadamente 4,5 km antes que la Variante Norte, discurrendo por el sur del pantano de Almansa, disponiéndose en dirección oeste-este por el sur de la localidad de Almansa. Cruza sobre las carreteras a Montealegre y Yecla. Posteriormente, cruza sobre el actual ferrocarril a Alicante y sobre la autovía A-7, enlazando en el futuro túnel de La Encina a la altura del p.k. 313+147. Además del túnel de La Encina (longitud parcial 572 m) se han proyectado 3 viaductos (207 m de longitud total), considerándose el de mayor importancia el correspondiente al cruce sobre la Autovía A-7 (de Albacete a Alicante). El volumen total necesario para los terraplenes es de 2.605.770 m³; el material procedente de la excavación de los desmontes es de 2.589.871 m³, y de la excavación los túneles de 74.366 m³. El movimiento total de tierras será de 5,269 millones de m³. Se estiman 58.467 m³ de materiales para vertedero, no siendo necesario material de préstamo para los rellenos.

El análisis multicriterio de las dos variantes se realiza considerando criterios medioambientales, económicos, funcionales y territoriales. Desde el punto de vista medioambiental el estudio concluye que existe una gran similitud entre las dos variantes. A nivel económico ambas variantes resultan similares siendo este criterio poco significativo a la hora de decantarse por una de las dos. En lo que se refiere a los criterios territoriales, ambas soluciones garantizan una notable mejora de las conexiones ferroviarias entre las mayores ciudades de las Comunidades Autónomas atendidas. Los criterios de transporte y funcionalidad no se consideran factores determinantes, ya que por un lado ambas obtienen tiempos excelentes y cumplen objetivos, siendo la diferencia de tiempos inferior a 1 minuto, a favor de la variante Sur y por otro ambas suponen una optimización de los recursos de operación y mantenimiento, con diferencias del 2%, a favor de la variante Norte. Este análisis concluye que debido a la gran similitud de resultados obtenidos, se incorporarán las dos soluciones a información pública de manera que las alegaciones aportadas sean el elemento determinante a la hora de seleccionar la variante más favorable.

Estudio informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo Albacete-Játiva» (junio 2003):

El objetivo de este estudio es conformar la nueva red ferroviaria entre Madrid y el Levante peninsular, aportándose dos componentes funcionales de gran importancia: a) las relaciones radiales entre las ciudades del interior de la península (de Madrid y Castilla La Mancha) y las próximas a la costa (Castellón, Valencia, Alicante y Murcia) y b) las relaciones norte-sur, a lo largo del arco mediterráneo, entre Murcia, Alicante, Valencia y Castellón, tanto entre sí como con las capitales situadas al Norte. Asimismo, la implantación de la línea de alta velocidad considera el mantenimiento de las líneas de ancho convencional necesarias para permitir servicios de mercancías, de cercanías y regionales en las Comunidades afectadas.

Los términos municipales incluidos en el ámbito de estudio son: Albacete, Chinchilla de Monte Aragón, Hoya Gonzalo, Higuera, Bonete y Almansa, en la provincia de Albacete; Villena en la provincia de Alicante; y Fuente de La Higuera, Mogente, Vallada, Montesa, Canals y Játiva, en la provincia de Valencia.

El trazado finalmente adoptado para el tramo Albacete-Játiva, que conecta, en su parte inicial con el tramo Motilla del Palancar-Albacete y en su parte final con el Játiva-Benifayó, es el siguiente:

El origen se sitúa en una alineación recta a la salida de la actual estación de Albacete. Hasta el p.k. 3+176, el trazado discurre en una nueva variante de vía de doble de ancho internacional, por lo que se aprovecha la vía actual sustituyendo la catenaria, estableciendo el nuevo ancho de vía y restituyendo la vía de ancho ibérico destinada a los tráfico convencionales de cercanías, regionales y mercancías, no produciéndose en ningún caso modificación del trazado actual.

Desde el p.k. 21+741 hasta el p.k. 31+347, el trazado abandona de nuevo la traza actual y vuelve a discurrir en variante de doble vía de ancho internacional.

En el p.k. 31+347 de nuevo comienza a aprovecharse la línea existente hasta el p.k. 58+912, limitándose de nuevo a las actuaciones indicadas anteriormente en el tramo inicial, de similar aprovechamiento.

A partir del p.k. 58+912 se proyecta de nuevo una variante de doble vía de ancho internacional, abandonando el trazado actual, en el que destaca el túnel de La Encina proyectado para salvar el macizo montañoso de El Rocín (límite entre Castilla la Mancha y la Comunidad Valenciana).

A partir de la boca del túnel, el trazado proyectado confluye con el trazado actual entre Fuente la Higuera y Játiva, en el p.k. 94+482, próximo al extremo del actual túnel de Fuente de la Higuera, a partir del cual se aprovecha el trazado actual de la línea de ancho ibérico, limitándose las actuaciones necesarias a las anteriormente ya descritas en tramos con aprovechamiento de la línea existente.

Dado que el trazado tiene como principal condicionante la adaptación al terreno y a la complejidad territorial, no ha sido posible diseñar un trazado con radios mínimos de 7.000 metros, por lo que la velocidad máxima considerada en el proyecto, en principio de 350 Km/h, está limitada en aquellas zonas donde se ha aprovechado el trazado actual de la línea: Variante de Alpera, actualmente en construcción para ancho ibérico con velocidades de 300 Km/h; nudo de la Encina, con velocidad máxima de 260 Km/h y tramo Fuente la Higuera-Játiva, con velocidad máxima de 200 Km/h.

Se han permitido pendientes máximas de 25 milésimas si bien estas han sido limitadas a longitudes pequeñas.

Además de las actuaciones descritas, bien como eje principal en LAV o bien como aprovechamiento de la línea actual, se han incluido otras en ancho internacional como es el salto de carnero Alicante-Madrid (5.690 m), la conexión Madrid-Alicante (5.382 m), el salto de carnero Valencia-Alicante (2.459 m) y la conexión Alicante-Valencia (681 m).

Asimismo, se han definido variantes de tercera vía que permiten reponer el servicio de ancho ibérico actual en aquellos tramos en los que se aprovecha la plataforma actual para la nueva línea de ancho internacional. De esta forma, se han definido un total de siete variantes de tercera vía que conectan entre sí tramos de aprovechamiento de plataforma y de aprovechamiento de línea existente. Estas son: Albacete-Chinchilla (8.560 m); Chinchilla (2.459 m); Hoya-Gonzalo (2.027 m); Higuera (5.109 m); Fuente La Higuera (3.100 m); Mogente (4.856 m); Vallada (1.721 m). Por último, también se ha contemplado la conexión de la tercera vía con la estación de Mogente (1.500 m).

Respecto al balance del movimiento de tierras conjunto de todo el tramo Albacete-Játiva se han considerado tres tramos. Un primer tramo entre el inicio y el p.k. 3+176 del eje de la línea de alta velocidad (LAV) y que incluye la tercera vía de Albacete a Chinchilla. El segundo tramo que abarca desde el 21+000 y el 31+347 del eje LAV y las terceras vías de Chinchilla, Hoya Gonzalo e Higuera. Un tercer tramo desde el p.k. 58+912 al 94+481 y las terceras vías de Fuente de la Higuera, Mogente y Vallada, el salto de carnero Valencia-Alicante y la conexión Alicante-Valencia. El volumen de tierras de excavación aprovechable supera las tierras necesarias para los terraplenes, excepto un ligero déficit de 6.379 m³ para el segundo tramo que puede ser aportado por el sobrante del primero. El excedente de tierras asciende a 3.650.409 m³, de los cuales 3.200.848 m³ no son aprovechables.

Documentación ambiental complementaria variante Norte de Almansa (octubre de 2004):

El trazado que se propone en este Documento Complementario para la zona Norte de Almansa se corresponde con una optimización del planteado en el Estudio Informativo sometido a Información Pública entre los meses de diciembre de 1999 y abril de 2000. Esta optimización se debe a un ajuste realizado a escala 1:5.000, si bien se representa por homogeneidad con el resto a escala 1:25.000.

El cambio más significativo se produce en la parte más occidental del trazado, concretamente en el cruce sobre la autovía N-430, cruzándose dicha autovía más al este que en el trazado planteado en el Estudio Informativo. Igualmente se ha producido un ajuste del trazado en alzado con el fin de minimizar en la medida de lo posible el movimiento de tierras, respondiéndose igualmente a los nuevos requisitos funcionales de la red. Concretamente y ante la decisión de encaminar el tráfico futuro de mercancías por la actual línea férrea en ancho ibérico, se ha planteado la posibilidad de aumentar las pendientes para el trazado en alzado a 25 milésimas.

El nuevo eje se inicia aproximadamente en el p.k. 284+257 del denominado «tramo común a todos los corredores» del Estudio Informativo. El punto de contacto se corresponde con el p.k. 24+636 de la Variante de Alpera, actualmente en construcción por parte del Ministerio de Fomento. Una vez cruzada la autovía N-430 el trazado se dispone siempre al Norte de la misma y por lo tanto al Norte de Almansa.

El nuevo eje gira hacia el Sureste, cruzando de nuevo sobre la autovía N-430 en su tramo hacia Valencia, encaminándose hacia el nuevo túnel de La Encina, ya planteado en el Estudio Informativo. La unión se realiza en el p.k. 313+147 del «tramo común a todos los corredores».

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental relativo al subtramo Albacete-Játiva se incluyó en el estudio de impacto del estudio informativo «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», de diciembre de 1999.

Por otro lado, en lo que respecta a la variante de Almansa (entre los pp.kk. 58+912 y 89+454), existe un anejo de impacto ambiental incluido en el Documento Complementario «Variante de Almansa», de julio de 2002, en el que se realiza un análisis ambiental de los impactos considerando dos

alternativas: norte, considerada en el estudio de diciembre de 1999; y sur, una nueva establecida tras el periodo de alegaciones de dicho estudio.

Posteriormente, se incluye un apartado de «Medidas protectoras y correctoras de impacto ambiental», que se incluye en el Anejo 4 del proyecto relativo al Subtramo: Albacete-Játiva, como desarrollo de la solución del tramo en fase 1:5.000, fechado en junio de 2003.

Por último, en octubre de 2004, se entrega documentación ambiental complementaria relativa a la Variante Norte de Almansa, que realiza un estudio ambiental de esta alternativa con el mismo grado de detalle, es decir a escala 1:5.000.

Estudio de Impacto ambiental de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia» (diciembre 1999):

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

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

Entre las poblaciones afectadas por el ruido, en Mogente es donde se produce un mayor impacto acústico debido a su situación, a menos de 100 m de la infraestructura. En cuanto al patrimonio cultural, el trazado afecta a multitud de yacimientos y a un bien inmueble situados a una distancia inferior a los 200 m. Cerca del trazado a unos 500 m., se encuentra el Lugar de Interés Comunitario «Área Esteparia del este de Albacete». Asimismo existen una multitud de vías pecuarias interceptadas por el trazado o situadas en paralelo a una distancia menor de 100 m. Los impactos significativos de las diferentes alternativas, atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan, son la alteración de la geomorfología y del paisaje, la destrucción de elementos del patrimonio cultural y el incremento de los niveles sonoros.

Impacto Ambiental en la Variante de Almansa (julio de 2002):

La información del inventario parte del «Estudio de impacto ambiental de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», de diciembre 1999.

Entre las principales afecciones destaca, respecto al patrimonio cultural, que el trazado afecta a cuatro puntos de interés cultural situados a una distancia inferior a los 200 m. Asimismo existen varias vías pecuarias interceptadas por el trazado o situadas en paralelo a una distancia menor de 100 m.

Afirma que la Variante Sur presenta mayores impactos sobre los suelos, la hidrología subterránea, la vegetación, la fauna y el paisaje, mientras que la Norte presenta mayores impactos ambientales sobre la geomorfología, los puntos de interés cultural, las vías pecuarias, el ruido y la productividad.

Medidas protectoras y correctoras del subtramo Albacete-Játiva, escala 1:5.000 (junio 2003):

En junio de 2003, se redactó el estudio informativo del proyecto «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo: Albacete-Játiva», que recoge en su Anejo 4 «Medidas protectoras y correctoras de impacto ambiental» a escala 1:5.000, siguiendo las pautas establecidas en el estudio de impacto ambiental de diciembre de 1999 y que incluye también las medidas protectoras y correctoras del tramo de la variante de Almansa.

Las principales medidas preventivas que contempla son la minimización de la superficie afectada, la retirada y almacenamiento de la capa superficial de suelo, la terminación de los taludes y las zonas de embocaduras de los túneles, la prevención de la contaminación de los suelos, de las aguas y del aire, la prevención de impactos sobre el patrimonio arqueológico y la prevención de impactos por vertederos y zonas de préstamo. Por otro lado, las medidas correctoras principales se materializan principalmente en la instalación y el acondicionamiento de pasos de fauna específicos, la revegetación del terreno y la restauración paisajística de la superficie afectada y la instalación de pantallas antirruído.

El citado Anejo 4 consta de cuatro apéndices: los dos primeros son un listado para la localización de las medidas protectoras y correctoras (en todo el trazado, cada 50 m), el tercer apéndice es un estudio faunístico y en el cuarto se evalúan los impactos y la viabilidad ambiental de vertederos y préstamos. También se incluye en el Anejo 4 una colección de planos a escala 1:5.000 de las medidas protectoras y correctoras.

El Apéndice 4 incluye una tramificación del trazado y una previsión de préstamos y vertederos. El primer tramo lo integran el eje de la L.A.V. desde su inicio hasta el p.k. 3+176 y la tercera vía Albacete-Chinchilla. El segundo, el eje de la L.A.V. desde el p.k. 21+000 hasta el p.k. 31+347 y las terceras vías de Chinchilla, Hoya Gonzalo e Higuera. El tercer tramo lo integran el eje de la L.A.V. desde el p.k. 58+912 hasta el p.k. 94+481, la tercera vía de Fuente la Higuera, el salto de carnero Valencia-Alicante, la conexión Alicante-Valencia y las terceras vías de Mogente y Vallada. Las necesidades de préstamos son mayores en los tramos tercero, segundo y primero por este orden, sumando una cantidad total de 1.210.581 m³. Los volúmenes a vertedero totales son 3.656.788 m³. La mayoría del material excedente procede de la excavación de materiales no aprovechables del tercer tramo (3.200.848 m³). Para dar solución a estas necesidades se proponen nueve canteras en activo y cuatro zonas de préstamos ya utilizadas para extraer los materiales de la construcción de la autovía CN-340, que son también propuestas como zonas de vertedero.

Documentación ambiental complementaria variante Norte de Almansa (octubre de 2004):

Este documento tiene como objeto la propuesta de medidas protectoras y correctoras, para la eliminación, reducción o compensación de los efectos ambientales negativos que pudiera ocasionar el desarrollo del proyecto, así como la integración ambiental del trazado de la variante Norte de Almansa.

Se diseñan una serie de medidas para prevenir posibles afecciones y facilitar la aplicación de las medidas correctoras. De entre estas medidas se pueden destacar el uso de señalización para limitar la zona de afección, la retirada y almacenamiento de la capa superficial de suelo, la terminación de desmontes y terraplenes para minimizar sus impactos y facilitar la revegetación, minimizar la superficie frontal de la embocadura de túneles, prevención de impacto en cauces y vegetación de ribera, prevención de vertidos en cauces y suelos, prevención de impactos sobre el patrimonio arqueológico, limitación de la afección de vías pecuarias, riego de superficies y uso de estabilizantes químicos para impedir la formación de polvo, control de los niveles de ruidos, utilización de vertederos y zonas de préstamo existentes, prevención de impacto paisajístico y sobre las aves del sistema de alimentación de la catenaria, retirada de residuos de obra y limpieza del terreno, y una conveniente coordinación entre la ejecución del proyecto y la restauración.

Las medidas correctoras que se proponen se refieren en particular a la instalación de pasos de fauna, reposición de vías pecuarias, revegetación e integración paisajística, y apantallamiento acústico.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

En este anexo se distinguen los dos procesos de información pública realizados: en primer lugar, el del estudio de impacto ambiental del proyecto «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia»; y en segundo lugar, el del Documento Complementario de la Variante de Almansa, que incluye un Anejo 4 de «Impacto ambiental». Los aspectos ambientales más relevantes de ambos procesos de información pública se resumen, a continuación, en apartados independientes.

Estudio de Impacto Ambiental de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia» relativo al subtramo Albacete-Játiva:

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 19 alegaciones por parte de las administraciones supramunicipales, 92 alegaciones por parte de administraciones municipales, 1 por otras administraciones, 116 por instituciones o asociaciones y 35 por particulares, además de numerosas alegaciones presentadas por particulares (en total 42.586). Una vez seleccionadas aquellas relacionadas con el tramo Albacete-Játiva, se resumen a continuación los aspectos medioambientales más significativos de las mismas:

La Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Generalitat Valenciana analiza los esquemas funcionales de la red de alta velocidad Madrid-Comunidad Valenciana, siendo la solución B la preferida y aceptable la C. Ambas no presentan a priori problemas constructivos o ambientales. Indica que los trazados deben respetar los cascos urbanos consolidados, los espacios naturales protegidos y las determinaciones de la declaración de impacto. Propone que en zonas inundables se seleccione la solución en viaducto y en zonas urbanas se soterre, si es necesario.

La Diputación de Albacete se adhiere a las alegaciones acordadas por el Pleno de las Cortes de Castilla-La Mancha abogando por la solución D (solución Integral). En alegación complementaria se presentan informes técnicos en los que se apoya la opción C; aunque no se oponen a la D.

La Diputación de Valencia indica que se debe primar aquella alternativa que produzca la menor afección al medio ambiente, se construya en el menor plazo posible y esté consensuada con otros organismos e instituciones afectadas.

El Ayuntamiento de Albacete expone, según informe técnico del Servicio de Planeamiento, que el trazado deberá discurrir soterrado en las zonas de afección a suelo urbano, indicando las diferentes afecciones al planeamiento de los distintos trazados propuestos. Además indica, según informe técnico del Servicio de Medio Ambiente, el posible impacto negativo del ramal de conexión a Albacete a su paso por la ciudad de Albacete y en el resto del término municipal.

El Ayuntamiento de Almansa (Albacete) propone, con fecha 4 de febrero de 2000, la modificación del trazado de tal manera que se evite dejar encajada la localidad de Almansa entre dos líneas ferroviarias. Se propone un trazado paralelo al actual de manera que se posibilite el crecimiento de la población. Respaldada las alegaciones particulares y propone buscar la alternativa que cause un menor impacto ambiental. Con fecha 11 de abril de 2000 expone al igual que el Consejo Económico Social «Ciudad de Almansa» que el trazado propuesto implica el «emparedamiento» del casco urbano e industrial, impidiendo el correcto desarrollo urbanístico e industrial de la ciudad. Además supone un importante impacto medioambiental al ser el Hondo una zona receptora de las avenidas procedentes del Pantano de Almansa. La inoperatividad de dicho pantano pone en riesgo a la población y al sector agrícola existente en la zona afectada.

El Ayuntamiento de Hoya Gonzalo (Albacete) manifiesta su apoyo al trazado «C» o corredor Sur.

El Ayuntamiento de Mogente (Valencia) indica que las principales afecciones se producen por las variantes necesarias para dar continuidad al servicio de cercanías; estas dividirían el municipio en dos por una infraestructura de primer orden ocasionando problemas de integración urbanística.

El Ayuntamiento de Játiva (Valencia) indica que la nueva propuesta repercute sobre suelo no urbanizable y afecta gravemente al desarrollo de sector de suelo urbanizable industrial Canyoles por lo que se deberían introducir correcciones que mejorasen el desarrollo urbano de Xátiva, sin afectar a suelo urbano ni a los sectores de suelo urbanizable.

La Plataforma en Defensa del Ferrocarril de Albacete y CC.OO. de RENFE (Albacete) proponen, en vez de una solución AVE, un mejoramiento de las vías existentes introduciendo nuevos tramos de velocidad alta indicando que esta propuesta es la de menor impacto ecológico.

El Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana detalla una serie de datos no expuestos en el proyecto basándose en el Avance del Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana (1997). Apoyan la Alternativa A y en su defecto la B.

Las Comunidades de Regantes «El Hondo» y «El Pantano» de Almansa (Albacete) exponen los perjuicios que se producirían debido a: cortes en caminos y accesos a tierras regables de El Hondo; cortes de acequia de riego; cortes de desagüe natural de la rambla del pantano e invasión de las mejores tierras de riego del término municipal a infinidad de casas de distintos tipos. Proponen cambiar el trazado a un posible corredor por el sur, además de soterrar las actuales vías del ferrocarril y cambiar la ubicación de la actual estación.

La Fundación para el Progreso de Albacete argumenta a favor de la Solución C, entre otras razones, por el respeto al medio ambiente.

La Fundación Pro-AVE indica que se han infravalorado las dificultades del trazado en el tramo La Encina-Valencia (para este tramo se considera La Encina-Játiva), presentando graves problemas medioambientales.

El Grupo PSPV-Progressistas del Ayuntamiento de Vallada indica la afección a la ZEPA existente (sin dar referencias de la misma) y señala que se deben disponer pasos subterráneos y enrejados amplios para paso de animales entre los ecosistemas de montaña y del valle, barreras verdes contra la contaminación acústica y respetar los barrancos garantizando la evacuación de las aguas.

La Secretaría Local del Bloque Nacionalista Valenciano de Xátiva indica que se debería haber estudiado la capacidad de acogida ambiental del territorio y señala que los estudios de impacto únicamente aportan listados de espacios naturales o de interés natural catalogados próximos a los trazados. Además, se indica que el estudio de impacto acústico no garantiza la previsión del impacto y que las posibles medidas correctoras agravarían los impactos visuales.

Impacto Ambiental en la Variante de Almansa:

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 325 alegaciones, de las cuales 3 son alegaciones por parte de las administraciones supramunicipales, 1 por parte de administraciones municipales, 18 por instituciones o asociaciones y 303 por particulares. Se resumen a continuación los aspectos medioambientales más significativos:

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha comenta que el «Área Esteparia del Este de

Albacete» es una ZEPA, no un LIC. A su vez señala que la variante Sur atraviesa el Monte de Utilidad Pública n.º 70 de Albacete y que las dos alternativas atraviesan diferentes vías pecuarias. Comentan que en el estudio de impacto ambiental se deben incluir tanto medidas preventivas y correctoras como un plan de restauración y un plan de vigilancia y seguimiento.

La Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Medio Ambiente indica que deben tenerse en cuenta todas las intercepciones de flujo que el trazado produzca, haciendo hincapié en la llanura semiendorréica. Se debe tener en cuenta que los desagües de la línea actual pueden ser insuficientes para el caudal esperable en los barrancos.

El Ayuntamiento de Almansa asume como propias las alegaciones de los ciudadanos y exige, al igual que la Plataforma Almansa en Defensa del Ferrocarril, la reconsideración de la opción Centro como defensa contra las afecciones que producirían las variantes propuestas.

La Plataforma para la Defensa de Nuestros Espacios «Protegidos» de Almansa y Comarca indica como deficiencias del estudio, la ausencia del informe de Confederación y de un inventario de fauna; la no consideración de un área de importancia para las aves (Laguna de Pétrola) y la valoración realizada del estudio de impacto ambiental. Señala que se deben aprovechar al máximo las redes actuales antes de plantear nuevos trazados. Se propone soterrar el ferrocarril en el tramo de la estación.

La Comunidad de Regantes de las Aguas de Zucaña presenta un informe exhaustivo sobre el caudal y las diferentes aportaciones de «Aguas de Zucaña» y hace observaciones sobre el efecto barrera de la variante Sur, solicitando que este sea variado más al sur, evitando afectar a los minados y a las aguas subterráneas.

La Secretaría Comarcal de CC.OO. en Almansa alega que el paso por Almansa debe ser a través de la opción Centro, opción menos impactante al basarse en corredores ya consolidados.

La Confederación de Empresarios de Albacete en Almansa, la Asociación Agrícola y Ganadera Almansa y la Comunidad de Regantes de las Aguas del Pantano exponen que las opciones Norte y Sur producen un impacto negativo importante en el desarrollo económico de la comarca, afectando a los sectores industrial y agrícola.

La Sociedad de Pastores de la Santísima Virgen de Belén se opone al trazado Sur debido a que se dividiría la zona usada como esparcimiento y se dificultarían los accesos.

La Asociación de Pensionistas «El Progreso», la Confederación Nacional del Trabajo en Almansa, la Acción Ecologista «Cerro del Águila» y 5 Vecinos de Almansa indican que la variante Norte supone un peligro para la población por su situación aguas abajo del Pantano de Almansa, zona de fuertes inundaciones. Las dos opciones planteadas suponen el emparejamiento del territorio de Almansa creando un grave problema para el futuro desarrollo del municipio. Indican que existen afecciones en la alternativa Sur y señalan su apoyo a la opción Centro (superficial o soterrada).

Izquierda Unida-Agrupación Local de Almansa solicitan la opción Centro aprobada por la mayoría de la población.

La Unión Cinegética Almansa se muestra disconforme con las variantes Norte y Sur debido al impacto que supondrían para sus montes y para los propietarios de las parcelas. Señala el tremendo impacto ambiental sobre el coto «Pinar de Almansa» AB 10069. Solicitan el trazado Centro.

La Comunidad de Aguas Privadas de San Pascual, Bodegas Piqueras, S.A. y 86 Vecinos de Almansa y 1 de Barcelona afectados todos por la Variante Sur, exponen los intereses o propiedades afectados por el trazado propuesto solicitando la variación del mismo o la opción Centro.

La Unión Comarcal de Almansa de la U.G.T. indica que el daño medioambiental producido por las opciones Norte y Sur no estaría nunca compensado con los menores costes de inversión considerados. Solicita la solución Centro.

La Sociedad Base Almansa, S.A. señala que la Variante Norte afecta directamente a una parcela de su propiedad y expone que una pequeña corrección del trazado reduciría entre otros el impacto ambiental. Propone que se valore la alternativa defendida por el Ayuntamiento o que se opte por la Variante Sur.

La empresa Aglomerados Albacete, S.A. indica que la actual explotación se realiza mediante voladuras y está situada a unos 500 m. de la Variante Norte, llegándose a cortar la autovía en cada voladura. Consideran necesario que un técnico valore si esta distancia podría ocasionar algún tipo de problema. En alegación complementaria indican la repercusión económica que supondría el tener que abandonar la explotación.

Cerámica Collado, S.A. Unipersonal indica que la variante Sur atraviesa la parte de la Concesión Minera en donde desarrolla la explotación dividiéndola en dos sectores prácticamente incomunicados. Se estiman los costes de indemnización y se solicita la variación del trazado de manera que se evite la afección.

Inverland Levantina, S.L. junto a 2 Vecinos de Almansa se opone al trazado Norte proponiendo un trazado paralelo al ferroviario actual enterrando el trazado en unos 2 km al paso por la ciudad; o seleccionar la

alternativa Sur que tiene un menor impacto ambiental y discurre sobre terrenos de escaso valor agrícola.

Un vecino de Valencia, propietario de diferentes fincas afectadas por el trazado Sur, indica que al atravesar sus fincas se rompe la unidad de explotación agrícola. Además, se afecta a diferentes cotos de caza y numerosos pinos de su propiedad. Señala el efecto barrera que se crearía en Almansa y opina que el trazado pasa muy cerca de la Ermita de Nuestra Señora de Belén. Propone que se estudie una alternativa por el centro o que se varíe el trazado Sur.

Promoven Santa Valentina, S.L. presenta un informe donde se valora la afección que las alternativas Norte y Sur producirían al proyecto de promoción turística, mostrando sus preferencias por la variante Centro.

5 vecinos de Almansa, ubicados en la finca «Zucaña», señalan que la variante Sur afecta directamente a sus casas y a una alameda de su propiedad.

3 vecinos de Almansa indican afecciones a parcelas de su propiedad.

190 vecinos de Almansa se oponen a los trazados Norte y Sur debido a los perjuicios ocasionados en los terrenos y ruegan que se contemple la opción Centro.

20493 *RESOLUCIÓN de 7 de noviembre de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de una central de ciclo combinado de aproximadamente 800 MW de potencia nominal eléctrica, utilizando gas natural como combustible principal, en Ribera de Arriba (Asturias), promovida por Hidroeléctrica del Cantábrico, S.A.*

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 o, en su caso, resolución sobre la evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos de las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de los proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto se encuentra comprendido en el apartado b) 1.º del grupo 3 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, antes referido.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, el promotor, inicialmente la sociedad Hidrocantábrico Generación, S.A.U., remitió con fecha 1 de marzo de 2002 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del proyecto de construcción de una central de ciclo combinado, que utilizará gas natural como combustible principal, de aproximadamente 800 MW de potencial nominal eléctrica. Posteriormente, con fecha de 18 de febrero de 2005, se comunicó a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental que la sociedad Hidrocantábrico Generación, S.A.U., había sido absorbida por la sociedad Hidroeléctrica del Cantábrico, S.A., siendo esta última, por tanto, la actual promotora del proyecto de construcción de la CTCC de Soto de Ribera.

El proyecto consiste en la construcción de una central de ciclo combinado constituida por dos grupos idénticos de 400 MW cada uno, que consumirán gas natural como combustible principal y gasóleo C excepcionalmente en caso de fallo en el suministro del primero. La central se ubicará en una parcela de unas 7,5 hectáreas localizada a escasos metros del río Nalón, en terrenos propiedad de Hidroeléctrica del Cantábrico, S.A., clasificados como Gran Industria por las Normas Subsidiarias Municipales, frente a la Central Térmica de Soto de Ribera (en adelante CTSR) situada en la margen opuesta (izquierda) del río Nalón.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, con fecha de 8 de abril de 2002, inició un periodo de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto. La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.