

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

- 8119** *Resolución de 25 de abril de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula resolución sobre la evaluación ambiental, en cumplimiento de la Sentencia de la Audiencia Nacional de 25 de abril de 2007, del Estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha- Comunitat Valenciana-Región de Murcia, tramo Madrid-Albacete/Valencia, subtramo Motilla del Palancar-Valencia, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.*

La presente Resolución se formula para dar cumplimiento a la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, de 25 de abril de 2007, por la que anula la Resolución de 17 de febrero de 2003, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el Estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunitat Valenciana-Región de Murcia, tramo Madrid-Albacete/Valencia, subtramo Motilla del Palancar-Valencia.

Según el Real Decreto 1443/2010, de 5 de noviembre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

Antecedentes:

Por Resolución de 14 de enero de 2003 («BOE» de 4 de febrero de 2003) la Secretaría General del Medio Ambiente formuló declaración de impacto ambiental sobre el Estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunitat Valenciana-Región de Murcia, tramo Madrid-Albacete/Valencia, subtramo Motilla del Palancar-Valencia, de la Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento. Posteriormente, en el «BOE» de 19 de marzo de 2003, se publica la Resolución, de 17 de febrero de 2003, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el Estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunitat Valenciana-Región de Murcia, tramo Madrid-Albacete/Valencia, subtramo Motilla del Palancar-Valencia. Esta Resolución incluye como anexo la primera Resolución de 14 de enero de 2003 por la que se formulaba declaración de impacto ambiental.

La Resolución de 17 de febrero de 2003, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, fue recurrida por el Ayuntamiento de Aldaia (Valencia) mediante la interposición de un recurso contencioso-administrativo (n.º 39/2005), con fecha 17 de enero de 2005, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional. La Sección Octava de dicha Sala falla, el 25 de abril de 2007, anulando la Resolución impugnada al considerar insuficiente la declaración de impacto ambiental.

La sentencia se apoya en otra sentencia, de fecha 11 de diciembre de 2006, resuelta por la misma Sección sobre el recurso n.º 394/2003, y por la que se declaró la nulidad de la citada Resolución de 17 de febrero de 2003.

La sentencia recoge que los argumentos de la sentencia de 2006 resultan de aplicación al supuesto analizado, en cuanto se trata del mismo subtramo y declaración de impacto ambiental, en la que se advierten las mismas diferencias en la evaluación del proyecto, en

lo que se refiere al análisis sobre los efectos de la nueva infraestructura, en particular a las zonas que afectan al municipio de Aldaia, sin que puedan diferirse cuestiones esenciales de valoración a supuestos estudios futuros sin tomar en consideración ciertos proyectos, como el de Defensa Integral contra avenidas o riesgos de inundabilidad denunciados por el ayuntamiento de Aldaia, de manera que como ya se acordó en la Sentencia de 2006, procede la retroacción de lo actuado a fin de que actúe en la forma indicada en el anterior fundamento jurídico, esto es, para que la declaración de impacto ambiental se realice según las exigencias expuestas.

En definitiva, la Audiencia Nacional estima en parte el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Ayuntamiento de Aldaia, anulando la Resolución de 17 de febrero de 2003, por la que se aprobaba el estudio informativo de línea de alta velocidad (LAV) en el subtramo Motilla del Palancar-Valencia, por no ser ajustada a derecho, sin perjuicio de que la Administración pueda llevar a efecto las actuaciones pertinentes, lo que exige retrotraer lo actuado para que la declaración de impacto ambiental se efectúe con las exigencias expuestas en la sentencia.

La Administración del Estado recurrió dicha sentencia e interpuso, el 14 de septiembre de 2007, recurso de casación ante la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo. El 22 de junio de 2010 la Sección referida del Tribunal Supremo desestima el recurso de casación presentado por la Administración del Estado, compartiendo el fallo de la Audiencia Nacional, en el que estimaba parcialmente el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Ayuntamiento de Aldaia.

Con el objetivo de dar cumplimiento a las sentencias referidas, y complementar el estudio de impacto ambiental incluido en el estudio Informativo sometido a evaluación de impacto ambiental en 2003, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (anteriormente Dirección General de Ferrocarriles) elaboró en enero de 2011 el segundo documento complementario al estudio de impacto ambiental del estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunitat Valenciana-Región de Murcia, tramo Madrid-Albacete/Valencia, subtramo Motilla del Palancar-Valencia.

En la actualidad las obras de la plataforma y vía están completamente finalizadas, estando el tramo en servicio.

Objeto de la resolución sobre la evaluación ambiental:

El objeto de la presente Resolución es subsanar los defectos de la declaración de impacto ambiental y dar cumplimiento a la sentencia de la Audiencia Nacional, ratificada por el Tribunal Supremo. En este sentido, el segundo documento complementario recoge las actuaciones relativas a los aspectos que han suscitado alegaciones por parte del Ayuntamiento de Aldaia. Estos aspectos son: Drenaje y riesgo de inundaciones; afección a otras infraestructuras; permeabilidad territorial y repercusiones sobre el transporte ferroviario de mercancías.

Los principales elementos de la evaluación practicada, teniendo en cuenta que las obras de la plataforma y vía se encuentran completamente finalizadas, se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Localización. Descripción sintética.*—El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.

Dentro del tramo entre Motilla del Palancar y Valencia de la LAV Madrid-Albacete/Valencia), el segundo documento complementario por el que se emite la presente Resolución se refiere a dos subtramos: Cheste-Aldaia y Aldaia-Picanya.

Las actuaciones objeto de evaluación, consisten en la construcción de la plataforma ferroviaria (14 m de anchura y vía doble electrificada en ancho internacional con una distancia entre ejes de 4,70 metros) y las infraestructuras asociadas (viaductos, túneles, obras de drenaje, pasos superiores e inferiores, etc.), junto con la explotación de la LAV (diseñada para una velocidad máxima de 350 km/h).

La longitud del subtramo Cheste-Aldaia es de 12.388 m, de los cuales el último kilómetro más cercano a Valencia discurre por el término municipal de Aldaia. En este subtramo se han ejecutado 36 obras de drenaje transversal para dar continuidad a las diferentes cuencas interceptadas, dos de las cuales, por sus dimensiones y características son especialmente reseñables: la del barranco de la Canaleja, y la del barranco del Pelós-barranco Gallego.

La obra de drenaje situada en el barranco de la Canaleja (punto kilométrico 1 + 020) es un viaducto de 428,4 m de longitud.

La cuenca de los Barrancos Pelós y Gallego ha tenido un tratamiento especial, debido a su elevado caudal y a las inundaciones históricas producidas. En el entorno de este cruce se atraviesa una zona catalogada de riesgo tipo 3 (frecuencia alta de 25 años, calado bajo inferior a 0,80 m) en la cartografía de riesgo de inundación de la Comunitat Valenciana. Se ha dispuesto un viaducto principal (viaducto del Gallego de 482 m de longitud) y un marco tricelular con vanos 6,0 x 3,0 m (h x v) a unos 120-130 m del anterior para el paso de los flujos que se producen en la avenida de 500 años, evitando alteraciones en la cota de inundación existente antes de la ejecución de la obra.

El subtramo Aldaia-Picanya tiene una longitud de 6.317 m de los cuales 2.990 m discurren en túnel artificial (túnel de Torrent). La obra se desarrolla a través de los términos municipales de Alaquàs, Torrent, Aldaia y Picanya, todos ellos pertenecientes a la provincia de Valencia. Este subtramo incluye, además de otras estructuras, un viaducto sobre la CV-36 y el Canal del Turia de 325 m de longitud y otro sobre el barranco de Torrent constituido por 2 vanos de luces 45-45 m.

2. *Caracterización hidrológica del ámbito del estudio.*—La Rambla del Poyo recibe a lo largo de su recorrido diferentes denominaciones: Rambla de Chiva, Rambla del Poyo y Barranco de Torrente. La cuenca aportante nace en las sierras de La Cabrera y Los Bosques, en los términos municipales de Chiva y Buñol, y desemboca en la Albufera.

La Rambla del Poyo se forma cerca de Cheste por la confluencia de tres barrancos naturales: Barranco Grande, Barranco de la Cueva Morica y Rambla del Gallo o Barranco de Chiva. A lo largo de su camino tiene otras incorporaciones importantes por su margen derecha: Barranco del Gallego y Barranco de la Horteta. Por la margen izquierda está prevista la incorporación de los Barrancos de Pozolet y La Saleta. En la actualidad el tramo bajo de estos barrancos constituye una zona de drenaje muy deficiente por la escasa pendiente del terreno, unida a la obstrucción de las líneas naturales de drenaje, e incluso la práctica desaparición del cauce que puede observarse tras cruzar la A-7. Ello provoca importantes problemas de inundaciones.

3. *Resumen del proceso de evaluación.*—Fase de información pública y de consultas sobre el documento complementario al estudio de impacto ambiental. El segundo documento complementario al estudio de impacto ambiental del Estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunitat Valenciana-Región de Murcia, tramo Madrid-Albacete/Valencia, subtramo Motilla del Palancar-Valencia fue sometido a información pública el 19 de noviembre de 2010 en el «Boletín Oficial del Estado» («BOE» número 280).

En aplicación del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, el promotor envió, con fecha 16 de noviembre de 2010, el Segundo Documento Complementario a las administraciones públicas consultadas en el año 2001 por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para todo el subtramo Motilla del Palancar-Valencia, así como a otros organismos y asociaciones. A continuación se relacionan las administraciones públicas, organismos y asociaciones consultados:

- Ayuntamiento de Castillejo de Iniesta (Cuenca).
- Ayuntamiento de El Peral (Cuenca).
- Ayuntamiento de Gabaldón (Cuenca).
- Ayuntamiento de Graja de Iniesta (Cuenca).
- Ayuntamiento de Iniesta (Cuenca).
- Ayuntamiento de Motilla del Palancar (Cuenca).
- Ayuntamiento de Alaquás (Valencia).

Ayuntamiento Aldaia (Valencia).
Ayuntamiento de Buñol (Valencia).
Ayuntamiento de Caudete de las Fuentes (Valencia).
Ayuntamiento de Chiva (Valencia).
Ayuntamiento de Fuenterrubles (Valencia).
Ayuntamiento de Picanya (Valencia).
Ayuntamiento de Quart de Poblet (Valencia).
Ayuntamiento de Requena (Valencia).
Ayuntamiento de Siete Aguas (Valencia).
Ayuntamiento de Torrent (Valencia).
Ayuntamiento de Utiel (Valencia).
Ayuntamiento de Valencia (Valencia).
Ayuntamiento de Venta del Moro (Valencia).
Ayuntamiento de Villargordo del Cabriel (Valencia).
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.
Dirección General de Minas y de la Construcción del Ministerio de Industria y Energía.
Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.
Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.
Delegación del Gobierno de la Comunitat Valenciana.
Subdelegación del Gobierno en Cuenca.
Subdelegación del Gobierno en Albacete.
Subdelegación del Gobierno en Valencia.
Dirección Provincial del Ministerio de Fomento en Valencia.
Diputación Provincial de Cuenca.
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Valenciana.
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.
Consejería de Educación y Ciencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.
Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.
Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.
Presidencia de la Generalitat Valenciana.
Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana.
Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana.
Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.
Consejería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana.
Instituto Tecnológico Geominero de España, Madrid.
Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), Madrid.
Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto de Acústica en Madrid.
Cámara Oficial de Comercio e Industria de Cuenca.
Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valencia.
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.
Facultad de Ciencias Biológicas de la Universidad Autónoma de Madrid.
Universidad de Castilla-La Mancha.
Escuela Técnica Superior Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Valencia.

Escuela Técnica Superior Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Valencia, Instituto de Hidrología y Medio Ambiente.

Facultad de Ciencias Biológicas de la Universidad de Valencia.

Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia.

Escuela Técnica Superior Ingenieros Agrónomos de Valencia.

Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza (COMADEN). Madrid.

Coordinadora de Organización de Defensa Ambiental (CODA). Madrid.

Asociación «Retama», Cáceres.

Fondo del Patrimonio Natural Europeo, Madrid.

Asociación Española para la Defensa de la Naturaleza (AEDENAT).

Federación de Amigos de la Tierra (FAT), Madrid.

Asociación para la Defensa de la Naturaleza (ADENA), Madrid.

Sociedad Española de Ornitología (SEO), Madrid.

Asociación Española de Evaluación del Impacto Ambiental, Madrid.

Asociación Castellano-Manchega para la Defensa del Patrimonio Natural (ACMADEN), Toledo.

Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (ADECAM), Toledo.

Grupo de Estudio y Defensa del Entorno Roncadell (Valencia).

Acció Ecologista «Agro» la Casa Verde (Valencia).

Federación Valenciana de Municipios y Provincias.

Instituto de la Mediana y Pequeña Industria de Valencia (IMPIVA).

Federación de empresarios de Cuenca.

Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE.

Comunidad de Regantes «Acequia Real del Júcar», Valencia.

Comisión Ejecutiva Provincial del PSOE en Cuenca.

Confederación Empresarial Valenciana.

Instituto de Defensa de Ecologistas en Acción (IDEA), Valencia.

Los Verdes del País Valencià. Gandía-Valencia.

Plataforma en Defensa del Ferrocarril en Albacete.

Iniciativa Cívica por el Trazado Sur del AVE por Albacete, Albacete.

Como resultado del período de información pública se presentaron un total de 8 alegaciones. El contenido de las alegaciones, referido exclusivamente a las afecciones sobre el medio hidrológico, es el siguiente:

El Ayuntamiento de Aldaia indica que el proyecto de la LAV ha tomado como base para el análisis del riesgo de inundaciones un estudio que, recientemente, ha sido reemplazado por el proyecto informativo Adecuación ambiental y drenaje de la cuenca del Poyo, vertiente Albufera de febrero de 2009 (posterior a la ejecución del proyecto y la obra de la LAV) de la Confederación Hidrográfica del Júcar. Indica que la zonificación del riesgo de inundación, de este segundo proyecto, determina que la línea discurre en buena parte de su recorrido sobre superficie de inundación, lo que a su juicio hace necesario contar con un nuevo estudio de inundabilidad que tenga en cuenta la presencia física de la obra y sus efectos. Considera que la plataforma de la LAV puede agravar una situación de crecida hacia el casco urbano de Aldaia, y se indica que la inmediata ejecución del último tramo del encauzamiento del barranco de la Saleta-Pozalet (Vía Verde-La Saleta Turia), que tiene proyecto y expropiación ejecutados, es una medida muy urgente que vendría a aliviar el riesgo señalado.

A las cuestiones planteadas por el Ayuntamiento de Aldaia, el promotor informa que el Ministerio de Fomento era conocedor de la especial problemática hidrológica de la zona. Por este motivo, durante la elaboración del proyecto constructivo de la LAV, colaboró estrechamente con la Confederación Hidrográfica del Júcar en el estudio y análisis de esta problemática. Fruto de esta colaboración son el Estudio hidrológico-hidráulico en el cruce del barranco del Poyo y el entorno a la zona de inundaciones del barranco del Poyo y el Estudio hidrológico-hidráulico del Barranco del Poyo. El desarrollo de ambos estudios contempla unos criterios de proyecto extremadamente exigentes en el diseño del drenaje

transversal de la traza y pone de manifiesto la viabilidad de la LAV desde el punto de vista hidrológico de la zona. Además, hay que destacar que estos estudios cuentan con el informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Júcar, que es el único organismo competente en la materia. Así mismo, todas las obras de cruce de barrancos en el entorno de Aldaia fueron autorizados expresamente por la Confederación Hidrográfica del Júcar, tras comprobar la idoneidad de las soluciones planteadas y la no afección a las obras futuras planificadas por dicha Confederación.

Por otra parte, respecto al último tramo del encauzamiento del barranco La Saleta-Pozalet (Vía Verde-La Saleta Turia), el promotor indica que corresponde reclamar su ejecución al organismo promotor, en este caso el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

La Confederación Hidrográfica del Júcar se remite a los informes y autorizaciones emitidas por él y recogidas en los anejos 3, 4, 5 y 6 del segundo documento complementario expuesto a información pública.

La Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana analiza el tratamiento dado a los riesgos hidrológicos derivados de la construcción de la infraestructura de la LAV, en el ámbito del segundo documento complementario y considerando la normativa del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención de Riesgos de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA). Señala que el tramo se encuentra afectado por riesgo de inundación, conforme a lo establecido en la normativa de PATRICOVA. Concluye informando favorablemente el segundo documento complementario.

El Grupo Municipal Bloc-Verds-Plataforma per L'Hospital del Ayuntamiento de Torrent indica que el proyecto no ha tenido en cuenta la construcción del desvío de la Rambleta D'Aldaia al barranco del Poyo o Torrent, en concreto en la parte del trazado de la LAV que discurre en falso túnel, hecho que impide el cumplimiento de las Normas del Consell Metropolità de L'Horta a efectos urbanísticos y de control del riesgo de inundaciones. Expone la necesidad de garantizar la impermeabilidad y la imposibilidad de deslizamientos del falso túnel en caso de lluvias torrenciales, debido a que se encuentra más bajo que el nivel del barranco del Poyo. Asimismo, se considera necesaria la construcción de rompeolas a nivel máximo de caudal en los aliviaderos del túnel que desembocan en el Barranco del Poyo, para evitar la inundación del túnel. Finalmente suscribe la alegación del Ayuntamiento de Aldaia.

A las anteriores cuestiones el promotor informa que en la redacción del proyecto de construcción de la LAV Madrid-Valencia y su posterior construcción se han tenido en cuenta todas las obras planificadas en ese momento. Si como parece, dicha actuación es posterior a la ejecución de la LAV, debería ser ésta la que tenga en cuenta la situación cuando se lleve a cabo, con la LAV construida. Respecto al proyecto y ejecución del túnel, indica que se ha realizado garantizando tanto su resistencia estructural como su impermeabilidad. Precisamente, estos dos factores, junto con la definición de la sección transversal, son los elementos condicionantes en el diseño de estas estructuras. En el caso de este túnel, se han tenido en cuenta todas sus particularidades, derivadas de su situación por debajo del barranco del Poyo, para garantizar su adecuada resistencia e impermeabilidad bajo cualquier situación de carga.

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas informa que el segundo documento complementario contempla y evalúa correctamente los riesgos hidrológicos derivados de la construcción de la LAV.

Además, el segundo documento complementario al Estudio de impacto ambiental aporta en sus anejos la siguiente información: Informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Júcar al Estudio hidrológico-hidráulico en el cruce del Barranco del Poyo y el entorno a la zona de inundaciones del Barranco del Poyo y Estudio hidrológico-hidráulico del Barranco del Poyo; informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Júcar a los documentos Protección del sistema hidrológico y de calidad de las aguas de los tramos Cheste-Aldaia y Aldaia-Picanya; autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar para la construcción del viaducto sobre el barranco de Torrent; autorización de la

Confederación Hidrográfica del Júcar para la construcción del viaducto sobre el barranco del Gallego; e informe favorable de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana.

Finalmente, el segundo documento complementario al Estudio de impacto ambiental, junto con el expediente de información pública y audiencia del mismo, fue remitido a la Dirección General de Calidad y Evaluación de Impacto Ambiental solicitando la correspondiente Resolución, el 11 de febrero de 2011.

4. *Integración de la evaluación.*—El segundo documento complementario considera las actuaciones relativas a los aspectos que han suscitado alegaciones por parte del Ayuntamiento de Aldaia, concluyendo con las siguientes valoraciones:

4.1 Drenaje y riesgo de inundaciones. El promotor expone que el Ministerio de Fomento era conocedor de la especial problemática hidrológica de la zona. Por ello, desde varios años antes del inicio de las obras, ha colaborado estrechamente con la Confederación Hidrográfica del Júcar, realizando cuantos estudios se han considerado necesarios. Los estudios del área de inundabilidad del Barranco del Poyo y del Barranco del Gallego se realizaron con la colaboración del CEDEX, uno de los organismos públicos más prestigiosos en el ámbito de la ingeniería civil. Todos los estudios han sido informados favorablemente por la Confederación Hidrográfica del Júcar y se han basado en los datos hidrológicos facilitados por ésta.

Los criterios de proyecto de Ministerio de Fomento son extremadamente exigentes en el diseño del drenaje transversal de la traza, fijando unos periodos de retorno para el cálculo de 500 años, frente a los 100 años que, como máximo, se consideran en el diseño de carreteras. Los proyectos de la línea de alta velocidad en la Comunitat Valenciana incluyen, además, el criterio de no producir daños a terceros para un periodo de retorno de 300 años, garantizando que no producen daños por efecto barrera para lluvias de esa extraordinaria magnitud.

El promotor señala que se realizaron exhaustivos estudios de inundabilidad en el área de influencia de los Barrancos del Poyo y del Gallego, que contaron con el visto bueno de la Confederación Hidrográfica del Júcar. Además, todas las obras de cruce de barrancos en el entorno de Aldaia fueron autorizadas expresamente por la Confederación Hidrográfica del Júcar, tras comprobar la idoneidad de las soluciones planteadas y la no afección a las obras futuras planificadas por dicha Confederación.

4.2 Afecciones a otras obras en proyecto. El promotor indica que ha existido una buena coordinación entre el Ministerio de Fomento y las administraciones que tenían planificadas o proyectadas obras en el entorno de Aldaia.

No se ha producido afección alguna al distribuidor sur de la CV-36, al adaptarse el trazado de la línea de alta velocidad a esta obra. La autovía ya estaba ejecutada y en servicio al inicio de las obras, por lo que no se ha generado ningún retraso en su finalización.

El viaducto sobre la A-7 está diseñado y construido para permitir un futuro desdoblamiento de la misma. Se ha comprobado junto a la Demarcación de Carreteras del Estado que el trazado de la línea de alta velocidad y la obra de tercer carril de la A-3 entre Valencia y Buñol son perfectamente compatibles.

La obra no ha supuesto afección al Proyecto de Adecuación ambiental y drenaje de la cuenca del Poyo vertiente a la Albufera de la Confederación Hidrográfica del Júcar, que ha comprobado que las obras de cruce de barrancos son compatibles con sus planes futuros de encauzamientos y que no existe afección a la futura zona verde inundable de Quart. Los caudales para el diseño de las obras de cruce de barrancos de la línea de alta velocidad, son los mismos que contempla la Confederación Hidrográfica del Júcar en este proyecto.

4.3 Permeabilidad territorial. El promotor indica que se han repuesto todos los caminos afectados mediante pasos superiores e inferiores. A lo largo de los 2 km en los que la línea discurre por el término de Aldaia se han ejecutado tres pasos superiores y tres pasos inferiores. Se ha dado un tratamiento especial al paso superior de la Cañada de

Aragón, configurando una calzada de 6 m de ancho exclusiva para paso de peatones y ganado.

Se han construido caminos de enlace y servicio que dan acceso a todas y cada una de las fincas afectadas, de forma muy similar al estado previo a la construcción de las obras.

En fase de construcción se atendió a la petición del Ayuntamiento de Aldaia de modificar el esviate del paso superior de la Cañada de Aragón, prolongando 15 m la longitud de la estructura.

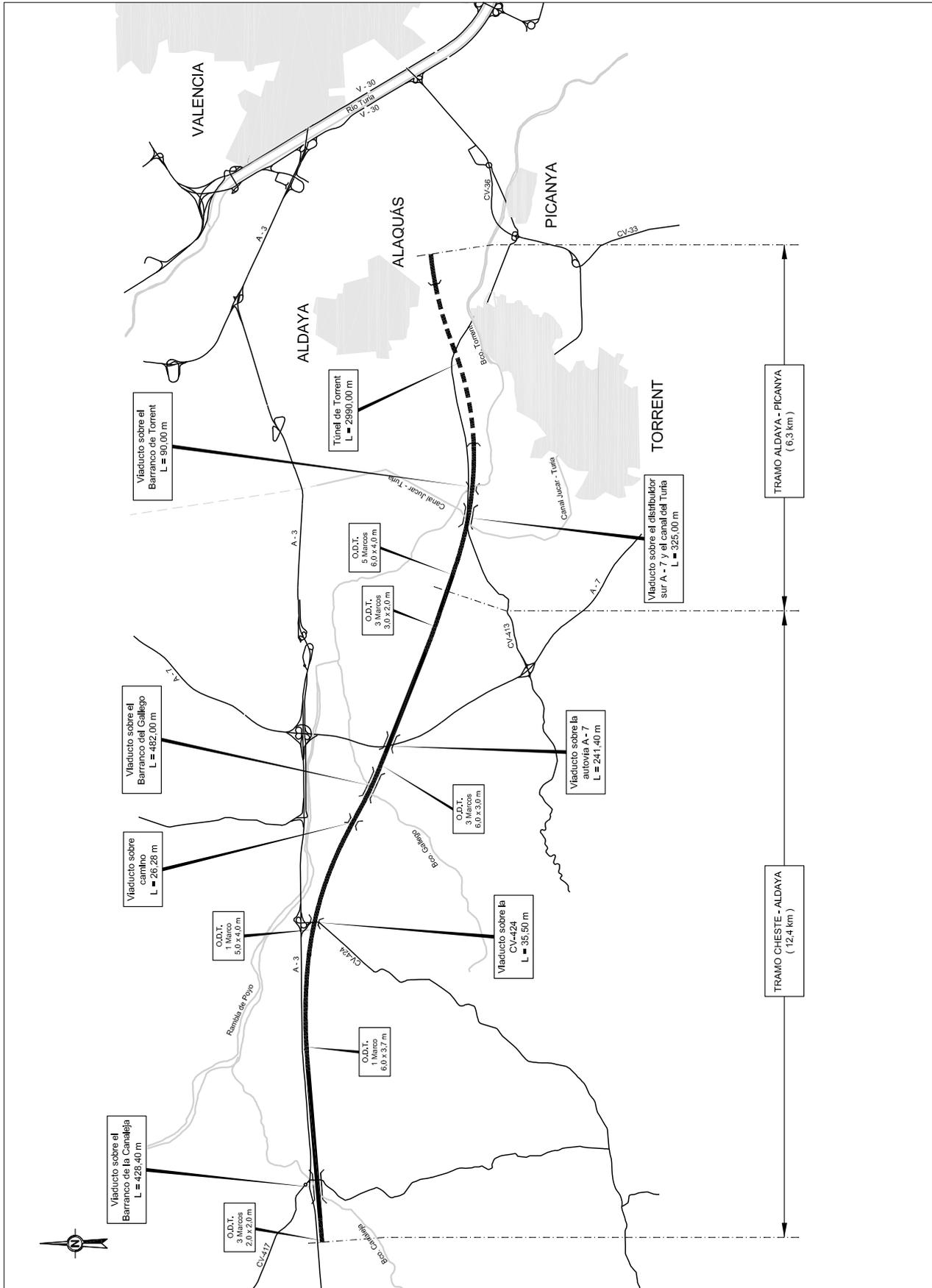
4.4 Repercusiones sobre el transporte ferroviario de mercancías. La ejecución de la línea de alta velocidad entre Valencia y La Encina, actualmente en curso aunque con una gran parte finalizada, configura un corredor para las mercancías entre Valencia y Madrid de gran capacidad, ya que permitirá liberar el corredor actual a través de Albacete de los trenes de media y larga distancia.

Tanto la ejecución de la línea de alta velocidad como las actuaciones que se han desarrollado en el ámbito de los proyectos de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia suponen una notable mejora para el tráfico ferroviario de mercancías.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula una resolución favorable sobre la evaluación ambiental del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunitat Valenciana-Región de Murcia, tramo Motala del Palancar-Valencia, concluyendo que ni la ejecución ni la explotación del proyecto causan impactos significativos sobre el sistema hidrológico en los subtramos Cheste-Aldaia y Aldaia-Picanya.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.

Madrid, 25 de abril de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2011-8119