

Considerando las respuestas recibidas, y los criterios del anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta la documentación ambiental presentada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación como promotor del proyecto, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Reparación de cuatro tramos del canal de distribución de riego de la Comunidad de Regantes de l'Alt Urgell, en Tárrega (Lleida)».

Madrid, 23 de enero de 2003.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

3690 *RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de conducción y recarga del acuífero de S'Estremera, en Mallorca (Balears), de la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas.*

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 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto de conducción y recarga del acuífero de S'Estremera se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 8 del anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 25 de octubre de 2002, la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación descriptiva del proyecto de recarga del acuífero de S'Estremera, a los efectos de determinar la necesidad o no de someterlo al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Dicha documentación se acompaña del Mapa Topográfico, Ley de Espacios Naturales y Plan Hidrológico de las Islas Baleares, así como de la delimitación hidrogeológica de los perímetros de protección correspondientes a S'Estremera.

Analizada la documentación recibida se hacen las siguientes consideraciones:

El proyecto es un elemento adicional del «Proyecto de aprovechamiento de los recursos hidráulicos de la Sierra de Tramontana», en Mallorca (Balears).

Dicho proyecto fue objeto de evaluación de impacto ambiental, y su correspondiente Declaración de Impacto Ambiental se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 28 de diciembre del 2000.

Con el fin de dar contestación a lo manifestado por varios elegantes en la información pública practicada sobre el Proyecto de aprovechamiento de los recursos hidráulicos de la Sierra de Tramontana, en particular por EMAYA (Empresa Municipal de Aguas del Ayuntamiento de Palma), se completó la actuación con un elemento adicional que permitiría aprovechar los excedentes hidráulicos de la Sierra de Tramontana en la recarga del acuífero de S'Estremera.

Con el fin de decidir sobre el sometimiento a evaluación de impacto ambiental del mencionado proyecto, fue consultada la Dirección General de Conservación de la Naturaleza cuyo informe de fecha 29 de julio de 2002 señala la no afección a los lugares incluidos en la Red Natura 2000.

Consultada la Consejería de Medio Ambiente de Las Islas Baleares, emitió informe de fecha 10 de diciembre de 2002, de la Dirección General de Recursos Hídricos en el que se concluye que: «El acuífero de S'Estremera cuenta con el suficiente grado de protección y control para que se puedan llevar a cabo las obras correspondientes al proyecto aprovechamiento de los recursos hidráulicos de la sierra de Tramontana. Mallorca. Baleares. Sin afección negativa para el mismo».

Asimismo, se ha recibido informe de la Comisión Balear de Medio Ambiente, de fecha 14 de enero de 2003, en el que se comunica que:

«Visto que el proyecto de conducción de S'Estremera transcurrirá en todo momento por la zona de servicio de las carreteras existentes.

Visto que con la ejecución de este proyecto se recargará el acuífero de S'Estremera, y que con esta acción habrá un remanente de agua dis-

ponible para el núcleo urbano de Palma de Mallorca en períodos xéricos o cuando la demanda sea mayor.

Por todo lo anterior, se informa favorablemente este proyecto con las siguientes condiciones:

Se han de respetar las medidas correctoras que aparecen en el anexo complementario del EIA.

La instalación de la línea de media tensión subterránea que abastecerá a las ocho bombas de bombeo, transcurrirá por viales y caminos existentes.»

Por lo tanto, analizada la totalidad del expediente, y a la vista de los informes precitados, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter a procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto de recarga del acuífero de S'Estremera, ya que no se observan potenciales impactos adversos residuales significativos sobre el medio ambiente por la ejecución de dicho proyecto con el diseño, controles y medidas correctoras propuestos.

Madrid, 28 de enero de 2003.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

3691 *RESOLUCIÓN de 31 de enero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «Línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete-Valencia. Subtramo Cuenca-Albacete», 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.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Línea de Alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo Cuenca-Albacete», se encuentra comprendido en el apartado b «Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido» del grupo 6 «Proyectos de infraestructuras» del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 9 de septiembre de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del «Estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-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, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de diciembre de 1999 y posterior rectificación de erratas en el «Boletín Oficial del Estado» de 4 de febrero de 2000, en los boletines oficiales de las provincias de Cuenca y de Albacete de 29 de diciembre de 1999.

Pasado este proceso de información pública, la Dirección General de Ferrocarriles decidió que el trazado de la línea de alta velocidad deberá pasar necesariamente por Cuenca. Ante la falta de viabilidad del trazado

considerado en el estudio informativo entre Madrid y Cuenca, por su impacto ambiental y sus limitaciones de futuro para la explotación ferroviaria, se desarrollaron nuevas soluciones, recogidas en el «Documento Complementario al Subtramo Madrid-Cuenca», redactado en septiembre de 2000, y que se sometió a información pública el 19 de septiembre de 2000.

Con fecha 8 de enero de 2001 tuvo lugar una reunión del Ministro de Fomento con los presidentes de las Comunidades Autónomas de Madrid, Castilla-La Mancha, Valencia y Murcia en la que se acordó, considerar como base de la solución definitiva del trazado, la propuesta sometida a información pública por el Ministerio de Fomento en el «Boletín Oficial del Estado» de 19 de septiembre de 2000.

Esta decisión implica, en relación con el estudio informativo de la «Línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», al que se refiere la presente declaración, la desestimación de las alternativas que no pasan por Cuenca (soluciones B, C, E y F o corredores centro y sur), quedando únicamente las soluciones A y D (corredor norte), cuyo trazado en el subtramo Cuenca-Albacete es coincidente.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 9 de abril de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo «Línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo. Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III. En ambos casos se excluyen las soluciones o corredores que quedan invalidados como consecuencia de la decisión de pasar por Cuenca.

Un resumen del resultado del trámite de información pública, en lo referente al subtramo objeto de la presente declaración, se acompaña como anexo IV.

Con posterioridad a la información pública, el 17 de diciembre de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, una última fase del estudio informativo consistente en el trazado de la opción seleccionada estudiado a escala 1:5.000. En esta fase se incluyen una serie de ajustes de trazado y medidas correctoras como resultado un análisis en mayor detalle.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «Línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo Cuenca-Albacete».

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Línea de Alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo Cuenca-Albacete», se encuentra comprendido en el apartado b «Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido» del grupo 6 «Proyectos de infraestructuras» del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 9 de septiembre de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del «Estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-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, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de diciembre de 1999 y posterior rectificación de erratas en el «Boletín Oficial del Estado» de 4 de febrero de 2000, en los Boletines Oficiales de las Provincias de Cuenca y de Albacete de 29 de diciembre de 1999.

Pasado este proceso de información pública, la Dirección General de Ferrocarriles decidió que el trazado de la línea de alta velocidad deberá pasar necesariamente por Cuenca. Ante la falta de viabilidad del trazado considerado en el estudio informativo entre Madrid y Cuenca, por su impacto ambiental y sus limitaciones de futuro para la explotación ferroviaria, se desarrollaron nuevas soluciones, recogidas en el «Documento Complementario al Subtramo Madrid-Cuenca», redactado en septiembre de 2000, y que se sometió a información pública el 19 de septiembre de 2000.

Con fecha 8 de enero de 2001 tuvo lugar una reunión del Ministro de Fomento con los presidentes de las Comunidades Autónomas de Madrid, Castilla-La Mancha, Valencia y Murcia en la que se acordó, considerar como base de la solución definitiva del trazado, la propuesta sometida a información pública por el Ministerio de Fomento en el «Boletín Oficial del Estado» de 19 de septiembre de 2000.

Esta decisión implica, en relación con el estudio informativo de la «Línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», al que se refiere la presente declaración, la desestimación de las alternativas que no pasan por Cuenca (soluciones B, C, E y F o corredores centro y sur), quedando únicamente las soluciones A y D (corredor norte), cuyo trazado en el subtramo Cuenca-Albacete es coincidente.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 9 de abril de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo «Línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia», el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo. Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III. En ambos casos se excluyen las soluciones o corredores que quedan invalidados como consecuencia de la decisión de pasar por Cuenca.

Un resumen del resultado del trámite de información pública, en lo referente al subtramo objeto de la presente declaración, se acompaña como anexo IV.

Con posterioridad a la información pública, el 17 de diciembre de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, una última fase del estudio informativo consistente en el trazado de la opción seleccionada estudiado a escala 1:5.000. En esta fase se incluyen una serie de ajustes de trazado y medidas correctoras como resultado un análisis en mayor detalle.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «Línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo Cuenca-Albacete».

Declaración de impacto ambiental

La presente declaración se refiere al trazado principal del ferrocarril entre el p.k. 175+600, donde finaliza el subtramo Madrid-Cuenca, y la actual estación de ferrocarril de Albacete (entorno del p.k. 285+200). Con el fin de evitar confusiones, todas las referencias a puntos kilométricos en el condicionado de la presente declaración se refieren al trazado de la alternativa seleccionada incluido en el estudio informativo Madrid-Cuenca-Valencia a escala 1:5.000, correspondiendo entre los pp.kk. 175+600 y 213+000

al trazado Cuenca-Motilla del Palancar y entre los pp.kk. 213+000 y 285+200 al trazado Motilla del Palancar-Albacete.

Considerando que el punto de inicio del tramo objeto de la presente declaración no se sitúa en ninguna estación o nudo ferroviario, no siendo por tanto posible el funcionamiento independiente de este tramo, la aprobación de los proyectos constructivos que lo desarrollen queda condicionada a la declaración de impacto ambiental previa del subtramo Madrid-Cuenca de esta misma línea de alta velocidad.

Quedan excluidas de la declaración, por no estar analizadas en el estudio de impacto ambiental, las líneas de transporte de energía eléctrica y subestaciones eléctricas, las zonas de préstamos que no coincidan con canteras autorizadas con planes de restauración aprobados, las zonas de vertederos que no coincidan con canteras abandonadas expresamente autorizadas por el órgano autonómico competente, las instalaciones auxiliares de obra o definitivas y los caminos 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, así como el trazado con dirección a Valencia que se separa del trazado analizado en el p.k. 213+000, y que es objeto de declaración de impacto ambiental independiente.

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

1. Adecuación ambiental del proyecto: La alternativa propuesta deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con el objeto de reducir las afecciones sobre la geomorfología, el paisaje y el efecto barrera para la fauna debidas a los desmontes y terraplenes de gran altura previstos entre los pp.kk. 175+800 y 178+100, se considerará una modificación de la rasante, siendo la más conveniente para el citado objetivo bajar la cota de la rasante entre los pp.kk. 174+500 y 179+500 de forma que el trazado discurra en túnel la mayor longitud posible entre los pp.kk. 175+750 y 177+100 aproximadamente (ampliando lo previsto en las medidas correctoras). Si se adoptase otra solución y quedasen zonas de desmontes o terraplenes de menor altura que la prevista sin túneles o viaductos se dispondrán pasos específicos de fauna, al menos uno cada 500 m, y con análogas condiciones a las especificadas en la condición 1.3 y lo que se derive de la condición 4.

1.2 Con el objeto de reducir la afección sobre la geomorfología, la vegetación (importante bosque mixto de quejigo, sabina, enebro, melojo y pino), el paisaje y la fauna (destrucción de hábitat y efecto barrera) debida a los desmontes situados entre los pp.kk. 181+400 y 183+200, se bajará la cota de la rasante entre los pp.kk. 179+100 y 183+800 de forma que discurra en túnel al menos en la zona comprendida entre los pp.kk. 181+400 y 182+900 (ampliando los túneles previstos en las medidas correctoras). Con ello se disminuirán además las alturas del viaducto V-180,8 y del terraplén del p.k. 183+000, manteniéndose como mínimo en este último el marco previsto en las medidas correctoras, pero con 1 m más de ancho, 7x4 m, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.1.

1.3 Con objeto de minimizar el efecto barrera para la fauna entre los pp.kk. 184+000 y 185+200, en el arroyo de la Cañada (p.k. 186+127) y entre los pp.kk. 194+000 y 198+000, sin menoscabo de las actuaciones que se propongan en el estudio exigido en la condición 4.1., se realizarán pasos específicos de fauna y se ampliarán las dimensiones de las obras de fábrica transversales proyectadas de forma que como mínimo deberá disponerse un paso cada 500 m con dimensiones mínimas de 7x4 m si el estudio concluye la presencia de jabalí o corzo en la zona, o de 12x4 m caso de detectarse presencia de ciervo. Por la misma razón, entre los pp.kk. 190+100 a 192+900 se ejecutarán un mínimo de 7 pasos de fauna con dimensiones mínimas de 7x4 m o de 12x4 m de acuerdo con las especies de ungulados que presentes en el área.

1.4 Con el objeto de reducir la afección sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y el efecto barrera sobre la fauna debido a la altura de los taludes situados antes (pp.kk. 191+800 al 192+900) y después (pp.kk. 193+300 al 193+800) del túnel previsto T-193,1, se bajará la cota de la rasante entre los pp.kk. 191+500 y 194+700 de forma que disminuya el terraplén anterior al túnel lo máximo posible, pero permitiendo la instalación de pasos de fauna de 4 m de alto (o algo inferior si el estudio de fauna así lo concluye), y que permita también la prolongación del túnel hasta el p.k.194+000, ampliando el previsto en las medidas correctoras, y de forma que la altura del desmonte sobre la boca sea inferior a 20 m.

Con ello se conseguirá también disminuir la altura del terraplén en la zona anterior al túnel. Análogamente, para alcanzar los objetivos citados anteriormente, se analizará una modificación de la rasante para disminuir la altura de los taludes entre los pp.kk. 185+500 y 188+700. Se dispondrán pasos de fauna específicos en esta zona al menos cada 500 m, y con características de acuerdo con lo especificado en las condiciones 1.3 y 4.

1.5 De acuerdo con el estudio de impacto ambiental para los taludes que superen los 20 metros de altura deberá considerarse en el diseño final del trazado la realización de túneles o falsos túneles para los desmontes y viaductos para los terraplenes, salvo que esta medida no fuese posible, así como la realización de un viaducto entre los pp.kk. 199+200 y 199+800 por razones ambientales. Considerando los tramos indicados en las medidas correctoras del estudio a escala 1:5.000 de la alternativa seleccionada, las zonas donde se aplicarán estos ajustes quedarán englobados en las zonas referidas en las condiciones 1.1, 1.2 y 1.4., salvo en el caso del desmonte situado entre los pp.kk. 202+050 y 202+150. Los túneles, falsos túneles y viaductos señalados en la presente condición, se adaptarán al trazado de su entorno, prolongándose si fuera preciso para conectarlos con túneles o viaductos que pudieran quedar muy próximos.

1.6 Con objeto de disminuir el efecto barrera y la ocupación del río Valdemembra y del arroyo de los Angostos, tal como se prevé en las medidas correctoras del estudio a escala 1:5.000, se dispondrá de un puente entre los pp.kk. 199+200 y 199+800.

1.7 Con objeto de disminuir la ocupación de la vaguada y el efecto barrera se dispondrá de un puente entre los pp.kk. 211+600 y 211+900 que abarque la carretera a Gabaldón, la acequia y el arroyo.

1.8 Con objeto de minimizar la afección a las masas arbóreas de pinos y encinas situadas en las inmediaciones de la Cañada de las Leguas (p.k. 228+300) y evitar su fragmentación se desplazará el trazado en dirección oeste la longitud necesaria, del orden de 200 m, para conseguir este objetivo.

1.9 Con objeto de no afectar a las masas arbóreas de pinos y evitar la destrucción o fragmentación de los pequeños bosques isla (pp.kk. 216+650, 218+000, 240+400-241+100, 244+000-244+400, 245+000-245+600, 256+000, 260+100, 260+500-260+800, 261+850-262+100) existentes, entre otros, entre Motilla de Palancar y el entorno de la Cañada Real del p.k. 261+ 900, se ajustará el trazado en esta zona para que no se afecte a los mismos o se minimice la afección. Para ello, antes de la redacción de los proyectos de construcción, se localizarán y cartografiarán las zonas arbóreas y se diseñará el trazado en dicha zona a escala mínima 1:5.000 para conseguir el objetivo mencionado.

1.10 Con objeto de minimizar la afección geomorfológica y paisajística, en la margen derecha del río Júcar, la traza discurrirá en túnel al menos entre los pp.kk. 250+300 y 250+800. Para evitar el aumento del impacto paisajístico y del efecto barrera, no se elevará la rasante en la zona del viaducto y de la vega del Júcar (pp.kk. 259+800-261+800). Asimismo, con objeto de minimizar la afección al cauce y a la vegetación de ribera el viaducto sobre el Júcar se proyectará de forma que en la ejecución del tablero no se afecte ni directa ni indirectamente al cauce y a la zona de valle situada bajo el viaducto, para lo cual se empleará un sistema constructivo de losa empujada o cimbra autoportante. En lo que se refiere a la distribución y número de pilas, se atenderá a lo dispuesto en las condiciones 2 y 3. La altura de los estribos sobre el terreno no superará los 10 m. En la zona de vega ocupada por cultivos de la margen derecha se permeabilizará la infraestructura para la fauna mediante cajones de al menos 7x4 m, pudiéndose utilizar tubos de 2,50 m de diámetro mínimo donde la altura de la rasante no permita aquellos, siendo 500 m la distancia máxima entre ellos. De acuerdo con el criterio del estudio de impacto ambiental, el desmonte situado entre los pp.kk. 261+870 y 261+970 deberá ser sustituido por un túnel, minimizando la afección paisajística al entorno de la reposición la cañada cortada en el p.k. 261+840. La reposición de la citada cañada deberá considerar tanto el tránsito ganadero como su utilización como ruta ecológica.

1.11 Las bocas de los túneles se diseñarán de forma que se minimice la superficie frontal de la embocadura, localizando ésta lo más próxima a la intersección de la cota superior de la sección del túnel con el perfil del terreno natural. Los gunitados de hormigón que pudieran precisarse para la ejecución de las obras y que no sean necesarios para la estabilidad de los taludes de las embocaduras, se deberán demoler una vez finalizadas las obras, procediendo a la revegetación de los taludes.

1.12 El proyecto de construcción deberá reponer todas las vías pecuarias interceptadas, en coordinación con el organismo responsable de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Sin perjuicio de lo que establece dicho organismo, podrán considerarse aceptables las reposiciones coincidentes con el punto de corte de la vía, como son las situadas en los pp.kk. 221+480, 232+800 (aproximadamente, correspondiente a la vía pecuaria PZ-2 según el plano 1:25.000 de vías pecuarias del estudio de

impacto ambiental y sin reposición en el estudio a escala 1:5.000) y 261+840, está última con las adecuaciones derivadas del cumplimiento de la condición 1.10. Deberá ser expresamente autorizada por el órgano autonómico competente la reposición del Cordel de La Gineta a Chinchilla en el p.k. 275+850, unos 100 antes del cruce de la vía pecuaria y deberá consultarse con éste la forma de reposición de la Cañada del Camino del Río, interceptada en el p.k. 265+700, junto a la carretera N-320, y sin reposición específica en el estudio a escala 1:5.000.

1.13 De acuerdo con el estudio de impacto ambiental y con el estudio informativo a escala 1:5.000 de la alternativa seleccionada, y teniendo en cuenta las modificaciones indicadas en la condición 4, se construirán los pasos de fauna requeridos y se acondicionarán y sustituirán las obras de drenaje para favorecer la permeabilidad del trazado para la fauna. Si resultase preciso, se procederá a ajustar la rasante de forma que sea posible la construcción de pasos con unas dimensiones suficientes para el paso de la fauna.

1.14 Se evitará la construcción de caminos de servicio en ambas márgenes de la nueva línea, para minimizar las afecciones y la ocupación de la nueva línea, evitando su construcción o alternándolos por una u otra margen, e incrementando para ello el número de pasos de caminos, de acuerdo con la condición 8. Esto será de especial aplicación entre los pp.kk. 180 y 214, en la vega del río Júcar y en el entorno de los pequeños bosques isla situados entre los pp.kk. 216 y 262.

1.15 En la ubicación de los puestos de adelantamiento y estacionamiento de trenes (P.A.E.T.) se evitarán las zonas más frágiles ambientalmente, de forma que la ocupación en dichas zonas sea la menor posible. En concreto, deberá modificarse la ubicación del P.A.E.T. propuesto entre los pp.kk. 189+000 y 191+000, de forma que no afecte a las masas forestales existentes a partir del p.k. 190+200 (sin por ello afectar a las localizadas antes del p.k. 188+000) y se evite ampliar las dimensiones del desmonte previsto entre los pp.kk. 189+700 y 190+000.

2. Protección y conservación de los suelos y vegetación: Con el fin de proteger la vegetación del entorno de las zonas de obras y minimizar las afecciones por pérdida de suelos fértiles, se adoptarán las siguientes medidas:

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. En el cruce de zonas forestales, ya sean encinares, bosques mixtos con melojo o pinares, especialmente importantes entre los pp.kk. 180 y 214, en el río Júcar (p.k. 260) y en el entorno de los pequeños bosques isla existentes entre los pp.kk. 216 a 262, el jalonamiento provisional se revisará de forma continuada para comprobar el perfecto estado del mismo de forma que se garantice su funcionalidad (limitación total de paso fuera de la zona de ocupación y permeabilidad para la fauna fuera del horario de obras). El jalonamiento provisional deberá ser claramente visible, consistente y de difícil desplazamiento, dejando una altura mínima de 50 cm entre la cota del suelo y el límite inferior de la malla del cerramiento.

2.2 El proyecto de construcción incluirá un inventario de arbolado autóctono de interés afectado (quejigos, sabinas, encinas, etc.) señalando su tamaño, estado y posibilidades de arraigo tras el trasplante, con objeto de ser utilizados posteriormente en las labores de restauración. Con anterioridad al despeje y desbroce de la zona afectada por las obras se procederá a su trasplante con la maquinaria de la obra y a su mantenimiento hasta quedar en la ubicación definitiva, donde se garantizará el mantenimiento específico durante el periodo de garantía de la obra. Asimismo, cuando el trazado cruce zonas arboladas, los ejemplares que no se vean afectados por las obras, pero lindan con las mismas se protegerán de forma adecuada para evitar daños debidos a los movimientos de tierra, voladuras o circulación de maquinaria.

2.3 Se recuperará la capa superior del suelo o tierra vegetal en todas las zonas que se afecten de forma directa o indirecta por las obras, para su posterior utilización en los procesos de restauración. Solamente se considerará tierra vegetal aquella que presente un cierto contenido en materia orgánica y nutrientes disponibles para las plantas así como propágulos y restos vegetales. El proyecto de construcción definirá los requisitos que deberán reunir las tierras para que sean consideradas como vegetales. Los suelos fértiles obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso que sea necesario, su siembra y abonado periódico.

2.4 Debido al elevado riesgo de incendio que existe en parte de las zonas atravesadas por el trazado, como las masas forestales de pino, encina

y bosque mixto con sabinas y melojo atravesadas principalmente entre los pp.kk. 180 y 214, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, acorde con el Decreto 61 de 27 de mayo de 1986 de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, sobre prevención y extinción de incendios forestales, que será desarrollado por el 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.

2.5 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Júcar (p.k. 260+000) las pilas y los estribos del viaducto de cruce sobre este cauce se situarán a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera. Durante la construcción de esta estructura se minimizará la afección a la vegetación de ribera que no superará la anchura de la propia estructura.

2.6 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos los caminos existentes o construyendo nuevos sobre la superficie a ocupar por la traza. Aquellos caminos no contemplados en el estudio de impacto ambiental, como pudieran ser los accesos y caminos de obras, que afecten a terrenos cubiertos de vegetación natural a lo largo de más de 2 kilómetros deberán someterse a evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con la normativa de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. No se permitirá la apertura de nuevos caminos para la obra entre los pp.kk. 180 y 214 utilizándose para acceder a la obra prioritariamente la zona de ocupación de la traza y, sólo de forma excepcional, los caminos existentes.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas: Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Júcar, las siguientes medidas:

3.1 Cualquier ocupación del dominio público hidráulico, sea provisional o definitiva, deberá contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

3.2 Con carácter general se evitará la rectificación y canalización de cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.3 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985 de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. No se colocarán las pilas en el interior de los cauces; en el caso del río Júcar esto se traducirá en no colocar pilas en la franja delimitada por dos líneas situadas a 10 m por el exterior de la vegetación de ribera. Las estructuras se diseñarán con el mínimo esviaje respecto a los cauces.

3.4 En las zonas con riesgo de inundación temporal, como el valle del río Valdemembra o la vega del Júcar, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Júcar, un análisis del posible efecto barrera de la línea de alta velocidad. El diseño de los drenajes transversales se realizará teniendo en cuenta la necesidad de evitar el efecto presa de la nueva infraestructura y sin menoscabo de lo establecido en las condiciones 1.10 y 4.1.

3.5 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a 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.

3.6 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles y de las pilas y estribos de los viaductos 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. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

3.7 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.

3.8 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cauces, garantizando 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. Estas medidas se aplicarán con carácter general a todos los cauces, debiendo ser especialmente intensas en el entorno del arroyo de los Aceiteros (p.k. 179+000 a 180+000), arroyo de Vallejo de las Dehesillas (p.k. 180+700 a 181+400), río Valdemembra (p.k. 198+000 a 200+000) y río Júcar (p.k. 259+700 a 261+000).

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

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 De forma previa a la aprobación del primero de los proyectos de construcción, la Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un estudio específico de todo el subtramo Cuenca-Albacete, donde se analicen las especies animales del entorno y los corredores biológicos y principales pasos naturales de fauna, proponiendo la ubicación de los pasos de fauna precisos, así como su tipología y dimensiones. Dicho estudio se realizará en coordinación con el órgano ambiental competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y concluirá con el diseño de los pasos artificiales para vertebrados de pequeño, mediano y gran tamaño que sean necesarios para garantizar la permeabilidad de la nueva línea de alta velocidad. Los proyectos de construcción desarrollarán de forma específica para cada tramo las prescripciones de dicho estudio. Las obras de drenaje que se adapten como pasos de fauna o los nuevos pasos diseñados, se dimensionarán teniendo en cuenta su longitud y las especies de fauna que deban utilizarlas.

Sin menoscabo de lo dispuesto en la condición 1 (1.1, 1.2, 1.3 y 1.10) y de las conclusiones del estudio requerido en el párrafo anterior, se ejecutarán como mínimo las actuaciones indicadas en los dos párrafos siguientes, que estaban ya contempladas en las medidas correctoras del estudio a escala 1:5.000 de la alternativa seleccionada:

Se adecuarán como pasos para fauna las obras de drenaje transversal situadas en los pp.kk. indicados a continuación y se aumentará su tamaño de forma que los tubos de 1,80 pasen a ser un marco. Las dimensiones especificadas en las medidas correctoras del estudio a escala 1:5.000 deberán revisarse teniendo en cuenta los resultados del estudio faunístico exigido en el párrafo anterior, de manera que en las zonas con presencia probable de corzo o jabalí las dimensiones de los marcos estipuladas deberán incrementarse hasta alcanzar 7x4 m, llegando a 12x4 m si se detecta presencia de ciervo. Los citados pp.kk. son: 179+625, 182+053, 183+100, 184+900, 186+127, 186+587, 192+400, 196+230, 201+550, 205+650, 207+000, 210+800, 214+000, 217+650, 220+500, 231+100 y 268+100. Finalmente las obras de drenaje de los pp.kk. 199+273 y 199+453 quedarán sustituidas por un viaducto de acuerdo con la condición 1.6.

Se deberán acondicionar para el paso de fauna las obras de drenaje transversal situadas en los siguientes pp.kk.: 174+039, 176+280, 186+587, 190+700, 191+300, 202+550, 203+415, 204+800, 209+200, 211+804, 225+800, 228+285, 232+900, 236+200, 240+560, 242+200, 244+550, 255+800, 257+300, 274+300 y 278+300; manteniéndose las dimensiones de los marcos indicadas en las medidas correctoras del estudio a escala 1:5.000, salvo ampliaciones derivadas de los resultados del estudio faunístico exigido en el primer párrafo de la presente condición y sustituyendo los tubos de 1,80 m de diámetro por otros de al menos 2,50 m. En estas obras se deberá contemplar la instalación de una pequeña pasarela lateral interna así como la protección contra la erosión, mediante soleras, de las salidas de los drenajes.

Se evitará el empleo de tubos metálicos corrugados como material para la construcción de obras de drenaje transversal.

En las embocaduras de pasos de fauna, marcos ampliados para este uso u obras de drenaje acondicionadas los proyectos de construcción incluirán la restauración de la vegetación, de forma que ésta ayude a la localización y uso del paso.

4.2 Se adecuarán las obras de drenaje longitudinal instalando rampas rugosas en las cunetas reducidas o con pendientes laterales superiores a 1H:IV, y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.3 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente

hayan accedido a su interior. El cerramiento siempre se colocará de forma que queden libres las embocaduras de las obras de drenaje, garantizando de este modo el libre tránsito de la fauna a través de ellas. Además, para evitar el acceso de la fauna a las vías, y su atropello, la malla deberá ir enterrada un mínimo de 40 cm, y ser de tipo cinético o progresivo. La separación entre postes del cerramiento debe ser como máximo de 4 m, alcanzando una altura mínima de 1,70 m, que deberá aumentarse hasta 2,20 m en zonas donde el estudio requerido en la condición 4.1 detecte la presencia de ciervo. En las zonas en las que el estudio detecte poblaciones abundantes de jabalí la distancia entre postes se reducirá a 2 m. En la vega del río Júcar la valla deberá reforzarse con otra de altura mínima de 50 cm y constituida por una malla de luz inferior a 2 cm o por una superficie lisa para impedir el paso de anfibios.

4.4 Para evitar o minimizar la colisión de aves con los trenes, el proyecto de construcción incluirá un estudio específico y una propuesta de medidas a aplicar para todo el tramo Cuenca-Albacete objeto de esta declaración. Con independencia de lo anterior, los viaductos, al menos el del río Júcar, dispondrán de pantallas opacas de altura suficiente, a justificar en el proyecto de construcción, que eviten la colisión de las aves.

4.5 Con objeto de minimizar la aficción sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni otras actividades generadoras de ruido durante el período comprendido entre marzo y mediados de junio en el tramo comprendido entre el p.k. 180 y el 214, donde se cruzan zonas forestales. En esta misma zona se evitarán los trabajos nocturnos, con excepción de los que pudieran derivarse del trabajo en el interior de túneles. La iluminación nocturna en las bocas de los túneles será la menor posible para la adecuada realización de dichos trabajos, empleándose lámparas de vapor de sodio.

4.6 A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, aquellos 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 crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir los puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera 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.

4.7 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 función de los resultados del citado seguimiento 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 edificaciones dispersas a lo largo del trazado (como por ejemplo en el p.k. 189+900, las casas situadas a ambos lados de la infraestructura a la altura del p.k. 259+800, en los pp.kk. 198+300, 262+150, 275+250, 280+700) y sobre el Polígono Industrial de Campollano (p.k. 281+500 a 283+200), así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos entre los que se desarrolla la actuación, se procederá al riego periódico de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a préstamos y a posibles 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 y acopiarán tapados.

6. Protección contra el ruido y las vibraciones en áreas habitadas: Los proyectos de construcción incluirán 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 el Polígono Industrial de Campollano (p.k. 281+500 a 283+200) y las edificaciones dispersas situadas a menos de 200 metros del trazado (como por ejemplo en el p.k. 189+900, las casas situadas a ambos lados de la infraestructura a la altura del p.k. 259+800, en los pp.kk.198+300, 262+150, 275+250, 280+700).

Asimismo, el proyecto de construcción del acceso a Albacete incluirá un estudio acústico específico del tramo urbano, desde el cruce de la carretera N-322 (p.k. 284+100) hasta la estación de Albacete, donde se analicen los niveles de ruido en todas las edificaciones próximas en la situación actual y con la puesta en funcionamiento de la nueva línea.

Los estudios acústicos determinarán 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. Se evitará el empleo de pantallas acústicas transparentes por el riesgo de colisión para las aves, limitando su empleo a edificaciones concretas donde las pantallas opacas puedan afectar a la luminosidad, colocando en este caso marcas en la pantalla que destaquen su presencia.

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

Zonas residenciales:

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

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Zonas hospitalarias:

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

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

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.

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o al suelo urbanizable, el ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) enviará una copia de este estudio 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, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considera más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En caso de que el ruido de fondo inicial supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, de acuerdo con los especificado en la Resolución de 23 de abril de 2002, de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, por la que se aprueba el modelo tipo de ordenanza municipal sobre normas de protección acústica.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en el Polígono Industrial de Campollano y la zona urbana de Albacete, entre el p.k. 281+500 y la estación de Albacete. El ferrocarril no deberá transmitir unos niveles al ambiente interior cuyo índice de percepción vibratoria K supere los valores siguientes:

Uso	Día	Noche
Residencial	2	1,4
Oficinas	4	4
Comercial e industrial	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 aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de

explotación, incorporará campañas de mediciones, no solo 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 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. 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 las citadas consejerías, 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 se prestará especial atención a la zona arqueológica FU-Y2 situada en el entorno del p.k. 174+800, garantizándose su no afección por actividades derivadas de la obra.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas, siguiendo las prescripciones de la condición 1.5 de la presente declaración. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de 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 aquél.

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

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. Como criterio general, y para minimizar las afecciones en la permeabilidad territorial, ningún camino principal deberá reponerse a más de 500 metros de su punto de corte, aumentando si fuera preciso el número de pasos.

Con carácter general, siempre que el trazado discorra paralelo y cercano a una carretera o a otro ferrocarril, se deberán reponer todos los caminos que cuenten con pasos sobre las infraestructuras existentes.

De forma específica, y para mejorar la permeabilidad territorial del trazado propuesto, los pasos de caminos previstos deberán completarse al menos con otros situados en los pp.kk. 176+280, 177+900, 179+650, 211+120, 213+300, 218+500, 229+100, 237+400, 239+000, 244+200, 246+100, 253+350, 260+800, 262+450, 264+900, 266+500 y 268+650, o en sus inmediaciones, salvo que el trazado final en dichas zonas discorra en túnel o viaducto o que los municipios interesados soliciten expresamente la reposición de otros caminos diferentes.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares: Al no contemplar el estudio de impacto ambiental la evaluación ambiental de las zonas de préstamos ni la localización y evaluación ambiental de las zonas de vertederos, éstas quedan excluidas de la presente declaración de impacto ambiental, ya que no es posible conocer sus repercusiones y viabilidad ambiental.

Se considerarán aceptables y acordes con la presente declaración de impacto ambiental, los préstamos procedentes de yacimientos o canteras autorizadas y con planes de restauración aprobados, así como los vertidos para relleno de canteras abandonadas siempre que cuenten con la apro-

bación del órgano ambiental de la comunidad autónoma donde se ubique la cantera a rellenar.

En cualquier caso, en los estudios que se realicen para la selección y localización de estas zonas, sin menoscabo de lo dispuesto en la Ley 5/1999 de evaluación de impacto ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, así como para la localización de zonas de instalaciones, se considerarán zonas de exclusión, al menos, las siguientes: los espacios protegidos (en especial el Complejo Lagunar de Fuentes), catalogados, inventariados o propuestos para su protección, las zonas con presencia de aves esteparias, las masas forestales de encina, quejigo, sabina y/o pino, y en general las zonas con vegetación arbórea, las riberas de ríos, los terrenos de alta permeabilidad, el entorno de núcleos urbanos, los yacimientos arqueológicos y todas aquellas zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico. Todas las zonas de exclusión deberán cartografiarse convenientemente y figurar en los planos contractuales así como en el pliego de prescripciones técnicas del proyecto.

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 la restauración de zonas afectadas por las obras en el cruce de masas forestales, en especial entre el p.k. 180 y el 214, en el cruce del río Júcar (p.k. 260) y en los taludes frente a Gabaldón (p.k. 211+000) y Pozoseco (p.k. 226+000).

El proyecto definirá las zonas en las que se extenderá tierra vegetal siempre como tratamiento previo a la ejecución de siembras, hidrosiembras y/o plantaciones. En ningún caso se propondrá la restauración de áreas afectadas por las obras mediante un tratamiento consistente exclusivamente en la extensión de una capa de tierra vegetal.

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. En este sentido, se deberán contemplar los sustratos principales con repercusión sobre la vegetación. 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 atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá que venir convenientemente especificada y justificada en el proyecto.

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

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

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

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

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

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

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

Documentación generada por cada control.

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

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

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito de la dirección ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, en especial en lo referente a los ajustes a que se refiere la condición 1.

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

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

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

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

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

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

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

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre la permeabilidad de la línea de alta velocidad para la fauna a que se refiere la condición 4, así como de 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.

Informe sobre la efectividad de las medidas de protección acústica y campañas de mediciones acústicas a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto a 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.

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

12. Documentación adicional: La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y

un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto a que se refiere la condición 1. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 2. Caminos de obra o accesos previstos.

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

Estudio faunístico incluyendo corredores biológicos y pasos de fauna, y medidas relativas a la protección de la fauna a que se refieren las condiciones 1 y 4.

Estudio de la previsión de ruido y proyecto de medidas de protección a que se refieren las condiciones 1 y 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de detección de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 7.

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

Medidas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la continuidad de los servicios existentes a que se refiere la condición 8.

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

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a 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 recogida 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, 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 favorable del órgano ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

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 a 31 de enero de 2003.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Las consultas previas se refirieron a la totalidad de los trazados Madrid-Valencia. La relación de consultados próximos o relacionados con el subtramo Cuenca-Albacete es:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente. (Madrid)	—
Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio de Medio Ambiente. (Valencia)	X
Dirección General de Minas y de la Construcción. Ministerio de Industria y Energía. (Madrid)	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. (Toledo)	—
Subdelegación del Gobierno en Albacete	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdelegación del Gobierno en Cuenca	X
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. (Toledo)	—
Dirección General del Agua y Medio Ambiente. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. (Toledo)	X
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación y Cultura. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. (Toledo).	X
Dirección General de Urbanismo y Vivienda. Consejería de Obras Públicas. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. (Toledo)	X
Diputación Provincial de Albacete	—
Diputación Provincial de Cuenca	X
Ayuntamiento de Alarcón (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Albacete	—
Ayuntamiento de Almodóvar del Pinar (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Arcas del Villar (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Arguisuelas (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Barchín del Hoyo (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Cardenete (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Casasimarro (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Cuenca	X
Ayuntamiento de El Peral (Cuenca)	—
Ayuntamiento de El Picazo (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Fuensanta (Albacete)	X
Ayuntamiento de Fuentes (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Gabaldón (Cuenca)	—
Ayuntamiento de La Gineta (Albacete)	X
Ayuntamiento de Montalvos (Albacete)	X
Ayuntamiento de Monteagudo de las Salinas (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Motilla del Palancar (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Piqueras del Castillo (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Pozorrubielos de La Mancha (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Quintanar del Rey (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Reillo (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Solera de Gabaldón (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Tarazona de La Mancha (Albacete)	X
Ayuntamiento de Valhermoso de la Fuente (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Valverdejo (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Villalgordo del Júcar (Albacete)	—
Ayuntamiento de Villanueva de la Jara (Cuenca)	—
Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX). (Madrid)	—
Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). (Madrid)	X
Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Instituto de Acústica. (Madrid)	X
Instituto Tecnológico Geominero de España (ITGE). (Madrid) ..	—
Cámara Oficial de Comercio e Industria de Albacete	X
Cámara Oficial de Comercio e Industria de Cuenca	X
Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos de Valencia. ..	—
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid	—
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Valencia	—
Facultad de Ciencias Biológicas. Universidad Autónoma de Madrid	—
Universidad de Castilla-La Mancha. (Ciudad Real)	X
Universidad de Valencia	X
Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza (COMADEN)	—
La Casa Verde. (Madrid)	—
Retama. (Madrid)	—
Fondo del Patrimonio Natural Europeo. (Madrid)	—
Coordinadora de Organización de Defensa Ambiental (CODA). (Madrid)	—
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEEDENAT). (Madrid)	—
Federación de Amigos de la Tierra (FAT). (Madrid)	—
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (ADENA). (Madrid)	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO). (Madrid)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Greenpeace España. (Madrid)	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. (Madrid)	—
Asociación Castellano-Manchega Defensa del Patrimonio Natural	—
(ACMADEN). (Toledo)	—
Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (ADECAM). (Toledo)	—
Asociación Hoces de Cuenca. (Cuenca)	—
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno Roncadell. (Valencia)	X
Acción Ecologista «Agro». La Casa Verde. (Valencia)	—
Federación de Empresarios de Cuenca. (Cuenca)	—
Greenpeace España. (Madrid)	—
Instituto de la Mediana y Pequeña Industria (IMPIVA). (Valencia)	—
Grupo de Estudio y Conservación de la Naturaleza «Tamus»-No consultado	X
Plataforma Pro AVE por Cuenca (Cuenca)-No consultado	X
Asociación Cuenca Siglo XXI (Cuenca)-No consultado	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica como posible afección a sus competencias la afección a cauces públicos, a zonas de interés ecológico y a zonas húmedas. Deberá respetarse la servidumbre de paso de 5 m. La iniciación de las obras deberá obtener la autorización de la Confederación.

La Subdelegación del Gobierno en Albacete remite un escrito de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla La Mancha donde se incluyen sugerencias constructivas en relación con los pasos de carreteras y se señala la necesidad de reponer las vías pecuarias interceptadas y de realizar un estudio de recuperación ambiental.

La Subdelegación del Gobierno en Cuenca destaca la conveniencia de que la línea de alta velocidad pase por Cuenca e informa que todas las instituciones con quenses han aprobado solicitar al Ministerio de Fomento un nuevo trazado que parta de la línea Madrid-Barcelona y pase por Cuenca.

La Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Consejería Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha incluye una serie de observaciones generales, como considerar la afección paisajística y a hábitats naturales en ríos y cursos de agua, asegurar la permanencia de los humedales y la tranquilidad de la fauna que los utiliza, considerar la existencia de recursos geomorfológicos de interés regional, estudiar la afección al paisaje, estudiar la posible ocupación de enclaves donde se encuentren especies amenazadas, así como las alteraciones en la capacidad de desplazamiento de la fauna y los efectos de los tendidos eléctricos, y analizar y valorar la afección a hábitats de la Directiva 92/43/CEE. Destaca la presencia de una serie de espacios naturales protegidos, Z.E.P.A. y L.I.C., y señala la importancia de la actividad agropecuaria, la presencia de vías pecuarias y de montes gestionados por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que la memoria-resumen no alude a la información enviada por ellos al promotor para este proyecto.

La Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que el documento remitido es excesivamente sintético y generalista, y que en primer lugar se debe presentar un estudio que recoja todas las alternativas posibles.

La Diputación Provincial de Cuenca remite un estudio sobre la afección de las distintas soluciones a espacios protegidos, que concluye que una solución al trazado del ferrocarril de alta velocidad Madrid-Valencia pasando por Cuenca es, en cualquier caso, la menos agresiva con los espacios considerados y la más corta en longitud. Propone como soluciones la Norte, Norte-Variante 3 o Norte-RAO-Centro 2-Norte.

El Ayuntamiento de Cuenca propone como alternativas menos impactantes la Norte, Norte con la Variante 3 o Norte con la Variante RAO. En un informe adjunto considera que el tramo RAO presenta un impacto nulo, y que la alternativa Norte por la Variante 3 y por el tramo RAO a Motilla es la menos impactante, señalando que la afección al Complejo Lagunar de Fuentes es fácilmente evitable. En el resto de corredores (Centro y Sur) considera que existen dificultades o graves problemas.

El Ayuntamiento de El Picazo considera la opción Centro 2 la más recomendable por ir paralela a la A-3 hacia el norte y no afectar al medio ambiente ni a los regadíos del municipio.

Los Ayuntamientos de Fuensanta, Fuentes, La Gineta y Tarazona de La Mancha coinciden en gran parte con la alegación de la Consejería de Obras Públicas. El primero señala además la afección al río Júcar, el único lugar de ocio y esparcimiento del municipio y donde prevé la instalación de zonas de cabañas, acampada y una ruta turística.

El Ayuntamiento de Montalvos señala la importancia de la línea para la región. Destaca que no se aprecia con exactitud si se afecta su municipio, y sugiere adoptar un trazado de La Roda a Albacete siguiendo la vía actual. En caso contrario, y con referencia al cruce del río Júcar, propone que se cruce en zonas de arbolado poco compacto y con un viaducto mucho más largo que el solo cruce.

El Ayuntamiento de Motilla del Palancar considera que la opción que causa menos impacto al medio ambiente es la Centro-1.

El Ayuntamiento de Pozorrubielos de La Mancha sugiere que se tenga en cuenta el impacto no solo de la línea de alta velocidad sino la afección a estos pueblos de la Autovía de Levante, destacando que su principal medio de vida es la agricultura, habiéndose visto ya afectada por partición de fincas y expropiaciones.

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) considera que, según los datos suministrados por la memoria-resumen, ninguno de los corredores propuestos es aceptable. La solución definitiva debe evitar atravesar parques regionales, reservas naturales, parques naturales, refugios de fauna, complejos lagunares, humedales, ZEPA, LIC y cualquier espacio catalogado a nivel regional o nacional.

El Instituto de Acústica del Consejo Superior de Investigaciones Científicas considera imprescindible que el proyecto incluya un estudio acústico.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Albacete considera que la alternativa más factible sería la Sur-2, desviando el trazado para enlazar directamente Albacete, quedando la línea Madrid-Albacete-Valencia.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Cuenca apoya un trazado que pase por Cuenca, por la solución Norte o por un nuevo trazado que parta de la línea Madrid-Barcelona en Alcalá de Henares y llegue a Cuenca, adhiriéndose a los informes del Ayuntamiento de Cuenca y la Diputación Provincial.

El Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Castilla-La Mancha propone un trazado basado en el itinerario Sur-2 pero pasando por Albacete y planteando una estación en el entorno de Algodor para Toledo.

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas de la Universidad de Valencia señala que se deben tener en cuenta la importancia y magnitud del impacto sobre cada uno de los recursos naturales. 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, inundación, etc. y para cada alternativa debería proponerse claramente el programa de vigilancia y control.

El Grupo de Estudio de Rapaces, el Grupo Roncadell y la Societat Valenciana d'Ornitología 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.

El Grupo de Estudio y Conservación de la Naturaleza «Tamus» aconseja replantear la necesidad de un tren de alta velocidad y recomienda moderar los trazados actuales.

La Asociación Cuenca Siglo XXI y la Plataforma por AVE de Cuenca se suman a la solución Norte y a los informes aprobados por la Corporación Municipal de Cuenca y la Diputación Provincial. La segunda señala que desde Motilla del Palancar puede construirse un ramal Albacete-Alicante, y que la afección al Complejo Lagunar de Fuentes es fácilmente evitable.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

En la primera fase el estudio informativo realiza un análisis de corredores para el trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Albacete/Valencia a escala 1:50.000, que queda reflejado en la memoria-resumen. Se plantean 6 grandes corredores denominados Norte, Centro-1, Centro-2, Centro-3, Sur-1 y Sur-2, todos ellos con inicio en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y con un tramo de enlace entre Cuenca y Albacete denominado RAO. En cada uno de los corredores citados se plantean varias alternativas.

El corredor Norte es el que permite el paso por Cuenca; discurre al norte de Aranjuez y Tarancón, utilizando desde esta última población el corredor de la carretera nacional N-400 hasta las proximidades de Cuenca, donde gira hacia el sureste para buscar el corredor de la actual línea

ferroviaria Cuenca-Valencia y continuar por él. El corredor Centro (3 alternativas) discurre por la zona central del ámbito de estudio; la Centro-1 atraviesa el río Júcar por el norte del embalse de Alarcón, la Centro-2 al norte del embalse de El Picazo y la Centro-3 al norte de la población de El Picazo. El corredor Sur tiene dos alternativas, la Sur-1 cruza el río Júcar al sur de Casasimarro y la Sur-2 lo hace entre La Roda y Tarazona de la Mancha. Se plantea también un tramo de conexión con Albacete que, con un trazado transversal a todos los anteriores y con la misma dirección norte-sur de la N-320, permite enlazar cualquier alternativa con Albacete. El tramo RAO utiliza el mismo corredor que las alternativas D y A de la fase 1:25.000 del estudio informativo.

El estudio incluye un análisis de los condicionantes ambientales del trazado de los corredores centrándose en la afección a espacios naturales protegidos, a puntos de interés cultural, a núcleos de población y a la red de drenaje, así como y en las afecciones derivadas de los movimientos de tierras y de la interferencia de los flujos de movimiento territorial. Concluye que los corredores menos favorables son el Norte y el Centro-2.

A continuación, el estudio informativo analiza distintas alternativas de trazado a escala 1:25.000, trazadas dentro de tres corredores denominados Norte, Centro y Sur. Algunos de los tramos de estas alternativas se corresponden con los analizados en la fase anterior del estudio informativo mientras que otros, como el corredor Norte por Cuenca es de nuevo trazado en esta segunda fase del estudio.

Las soluciones propuestas son seis, denominadas A, B, C, D, E y F, si bien el subtramo Cuenca-Albacete, objeto de esta declaración, solamente se incluye en las alternativas que discurren por el corredor Norte, que son las opciones A y D. En cualquier caso, la decisión de que la línea de alta velocidad pase por Cuenca, adoptada con posterioridad, implica la desestimación de las alternativas que no cumplen este requisito (soluciones B, C, E y F), quedando únicamente las soluciones A y D, cuyo trazado en el subtramo Cuenca-Albacete es coincidente.

El trazado estudiado tiene una longitud total de unos 110 kilómetros, entre el final del subtramo Madrid-Cuenca y la estación de Albacete.

Parte del final del subtramo Madrid-Cuenca, en el cruce del arroyo de la Motilla junto a Fuentes, situándose inicialmente entre las carreteras nacionales N-420 y N-320, cruza pronto esta última y sigue la misma dirección que la CN-320, atravesando una orografía difícil hasta Motilla del Palancar. Los radios utilizados son siempre mayores o iguales a 8.000 m.

A partir de Motilla del Palancar el trazado continúa con orientación norte-sur entre el Júcar por el oeste y la CN-320 por el este. Los radios son mayores de 10.000 m excepto en una ocasión, y el perfil longitudinal suave con tendencia descendente de norte a sur.

En el entorno de Motilla de Palancar (p.k. 213+254 del estudio informativo), se separan un ramal con dirección a Valencia (recorrido Cuenca-Valencia), que no es objeto de la presente declaración, continuando hacia el sur el trazado considerado, denominado desde dicho punto «Motilla-Albacete».

El tramo Motilla-Albacete, de 71,75 Km, presenta un volumen de sobranes destinados a vertedero de 1.496.029 m³ y un volumen de préstamos de 2.165.828 m³. Para el subtramo Cuenca-Motilla no se recogen datos independizados.

La sección tipo consta de dos vías con un entreje de 4,70 m, siendo la anchura tipo de la plataforma de 14 m.

Con posterioridad a la información pública, el estudio informativo desarrolla a escala 1:5.000 el trazado entre Cuenca y Albacete. El citado trazado coincidente prácticamente con el trazado definido a escala 1:25.000 desde Cuenca (entorno de Fuentes) hasta Casasimarro, excepto al sur de Fuentes, que se aproxima más a la N-320, llegando a separarse de la traza definida a 1:25.000 un máximo de unos 700 m. Desde Casasimarro hasta prácticamente Albacete, se desplaza en dos ocasiones al oeste de la traza definida a 1:25.000, que implican el abandono de ésta durante prácticamente todo el recorrido, alcanzando separaciones máximas de 1 Km y de 700 m en cada ocasión.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

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 someramente la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes epígrafes: Áreas de interés natural, puntos de interés cultural, clima, litología, geomorfología, suelos, hidrogeología, hidrología superficial, vegetación y

usos del suelo, fauna, paisaje, medio social, económico y territorial y vías pecuarias.

Según se recoge en el estudio no existen en la zona objeto de la presente declaración áreas de interés natural ni se afectan puntos de interés cultural. De la cartografía de vegetación incluida se desprende el cruce de zonas de encinares entre los pp.kk. aproximados (del trazado del Corredor Norte del estudio informativo) 180+500 a 183+000, 183+700 a 184+200, 207+000 a 210+000 y 213+000 a 214+000, de zonas de pinares de pino laricio entre los pp.kk. aproximados 183+000 a 183+700, 184+200 a 187+000, 187+800 a 188+100 y 190+000 a 198+000 y de vegetación de ribera en el río Júcar, en el p.k. 46+650 (del subtramo Motilla-Albacete). Asimismo, se interceptan cuatro vías pecuarias en los municipios de Alarcón, La Gineta y Albacete.

El estudio no destaca ningún impacto significativo en el tramo objeto de la presente declaración. Considera que la alternativa menos impactante sería la solución C, inviable para el tramo objeto de la presente declaración por no pasar por Cuenca. Por el contrario, destaca que la solución que más desventajas presenta desde el punto de vista ambiental es la A, mejorando algo la solución D, si bien los impactos identificados en estas alternativas, en especial la afección a la Sierra de Altomira, se localizan fuera del subtramo Cuenca-Albacete.

El estudio de impacto ambiental enuncia como medidas protectoras de impactos, las siguientes: Minimización de la superficie alterada mediante replanteo y cerramiento, retirada y almacenamiento de la capa superficial del suelo, terminación de desmontes evitando cortes rectos y refinos excesivos, prevención de impactos asociados a la construcción de embocaduras de túneles mediante un diseño adecuado, prevención de impactos por la ejecución de desmontes y terraplenes de gran altura (superiores a 20 m) mediante túneles o falsos túneles y viaductos, prevención de impactos en cauces fluviales y prevención de la contaminación de aguas y suelos, prevención de impactos sobre el patrimonio arqueológico mediante prospecciones arqueológicas, limitación de la afección a vías pecuarias evitando ocupaciones temporales, protección de zonas urbanizadas mediante cerramientos, prevención de efectos sobre la calidad del aire mediante riegos, prevención de molestias por ruido mediante el mantenimiento de la maquinaria, prevención de impactos por vertederos y préstamos planteando criterios generales de ubicación, prevención de impactos por el sistema de alimentación de energía eléctrica remitiendo al diseño en el proyecto constructivo, retirada de residuos de obra y limpieza del terreno y coordinación entre la ejecución del proyecto y la restauración.

Como medidas correctoras propone: Pasos de fauna, reposición de vías pecuarias, medidas de revegetación e integración paisajística mediante hidrosiembra, plantaciones y tratamientos del suelo, así como medidas para la corrección del ruido, mediante pantallas acústicas. En referencia a los pasos de fauna, entre Fuentes y Motilla del Palancar propone construir una decena de pasos para grandes mamíferos, ubicados en los pp.kk. (del corredor norte) 115+000, 117+800, 119+750, 121+000, 122+500, 123+500 y 128+250, y en el tramo Motilla-Albacete propone adecuar aproximadamente una decena de obras de drenaje para paso de vertebrados medianos desde Motilla hasta el cruce con el río Júcar, y adaptar otras dos obras de drenaje para vertebrados medianos entre el río Júcar y Albacete, en los pp.kk. (del tramo Motilla-Albacete) 49 y 55. Con referencia a la corrección del ruido, el estudio prevé la necesidad de pantallas en el Polígono de Campollano (p.k. 67+500 a 69+250 de Motilla-Albacete) y en Albacete (70+250 a 71+750 de Motilla-Albacete).

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

En el estudio a escala 1:5.000 de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, elaborado y remitido con posterioridad a la información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental, se detallan algunas de las medidas protectoras y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental. En especial, concreta los tramos donde se deberán diseñar falsos túneles y viaductos por superar los desmontes o terraplenes los 20 metros de altura, las obras de drenaje que deberán sobredimensionarse o adecuarse para el paso de fauna, los pasos de vías pecuarias y las zonas que precisan protecciones acústicas, incluyendo una tabla sintética de medidas por puntos kilométricos.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública han presentado escritos 30.995 alegaciones distintas, alcanzando un total de 38.342 y conteniendo 68.274 firmas, todo ello referido al conjunto de trazados Madrid-Albacete/Valencia. De estos alegantes, corresponden al subtramo Cuenca-Albacete 4 administraciones supramunicipales, 4 administraciones locales, 1 a otras

administraciones, 14 instituciones o asociaciones y numerosos particulares. La mayor parte de las alegaciones se pronuncian a favor de un trazado directo que pase por Albacete (opción C) o de uno que pase por Cuenca (opciones A y/o D), justificando en cada caso las ventajas del trazado defendido y los inconvenientes del contrario. Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento envía su planificación para la zona y remite a las Demarcaciones de Carreteras para la oportuna coordinación.

Las Cortes de Castilla-La Mancha presenta una resolución donde consideran que las infraestructuras de ferrocarril que afecten a Castilla-La Mancha no deben realizarse de forma aislada sino con un planteamiento global. Instan al Gobierno de la Nación y al Regional a elaborar un Plan de Ordenación Ferroviaria de Castilla-La Mancha que contemple la transformación de la actual línea Almansa-Albacete-Alcázar de San Juan-Madrid en línea de velocidad alta y apoyan el trazado de la línea de alta velocidad que contempla paradas en Cuenca y Albacete quedando ambas ciudades en el trazado principal y no en ramales.

La Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha remite un extenso informe de alegaciones, con varios anejos. En resumen, considera que la alternativa D es la que más favorece los objetivos de vertebración e integración del territorio de Castilla-La Mancha y de su conexión con las redes ferroviarias nacionales e internacionales, que el impacto crítico asignado a las alternativas por el norte (A y D) es fácilmente corregible con una ligera variación de trazado, y que la demanda prevista para la alternativa D está infraestimada, siendo preciso revisar los datos de rentabilidad de las alternativas. Si se revisan de acuerdo con esto los criterios ambientales, territoriales y de rentabilidad económica y financiera se produce un acercamiento de las opciones C y D, siendo mejor la vertebración territorial en la segunda. En conclusión, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha propone la alternativa D y la transformación de la actual línea entre Almansa, Albacete, Alcázar de San Juan y Madrid en una línea de velocidad alta.

La Diputación de Albacete remite tres alegaciones. La Diputación considera que Albacete es un nudo de comunicación por ferrocarril con Levante y que debe seguir siéndolo, cumpliendo esta condición las opciones C y D, de las cuales considera más aceptable la segunda por su mayor vertebración territorial castellano-manchega, pero modernizando la línea Almansa-Albacete-Villarrobledo-Madrid. El informe técnico remitido por este organismo considera soluciones adecuadas la C o D, con preferencia por la primera, si bien señala que la decisión debe tomarse con el mayor consenso. El grupo Popular se manifiesta a favor de la opción Sur y el grupo de Izquierda Unida en contra del AVE y a favor de la velocidad alta.

La Diputación Provincial de Cuenca y el Ayuntamiento de Cuenca remiten numerosas alegaciones, solicitando en todas ellas que se adopte la alternativa D o trazado integral, con paradas en Cuenca y Albacete. Consideran, como aspectos principales, que no se ha valorado bien el impacto ambiental del corredor Norte, que señalan como el único ambientalmente viable, que no son aceptables las demandas de viajeros previstas, que no se valora el coste social y que es posible evitar las afecciones a la Sierra de Altomira. En la misma línea se manifiesta la Mesa del Pacto por Cuenca.

El Ayuntamiento de Albacete solicita a cada grupo político de la corporación municipal su opinión. El grupo PSOE-P considera las mejores opciones la C y D, en especial la última por su mayor vertebración territorial, y se opone al corredor centro. El grupo Popular se muestra a favor de la opción C o sur. El grupo de IU se opone al tren de alta velocidad y propone la mejora de las infraestructuras actuales. Se adjuntan informes de los servicios técnicos. La Sección de Medio Ambiente señala en el paso del río Júcar la afección a puntos geológicos de interés, yacimientos paleontológicos y arqueológicos, afección a la calidad de las aguas, efecto barrera en la escorrentía, alteraciones hidrogeológicas, afección a acequias, a la vegetación, a las comunidades de aves, al paisaje y a la zona de picnic de La Marmota y a la ruta ecológica «Cañada Real de Pozo Rubio». Con carácter general señala las afecciones a usos agrícolas y ganaderos, y la afección a los vecinos por polvo durante las obras y emisiones sonoras durante la explotación. La Sección Técnica de Planeamiento propone que el trazado de la nueva línea en la zona de suelo urbano sea subterráneo.

El Ayuntamiento de La Gineta advierte la necesaria reposición de las infraestructuras de uso colectivo (caminos) y la necesidad de considerar la afección al río Júcar y su masa arbórea.

El Ayuntamiento de Montalvos señala su preocupación por que el trazado ponga en peligro las obras de puesta en regadío que se van a acometer y las actuaciones en el campo del turismo rural y de la caza que prepara, en especial en el espacio boscoso del río Júcar, proponiendo un viaducto

que permita el paso de personas y animales, así como sistemas antirruído. Concluye señalando su preferencia por la opción C.

El Ayuntamiento de Pozorrubielos de La Mancha manifiesta su disconformidad con la línea de alta velocidad Madrid-Valencia-Albacete y apoya la opción propuesta por la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha denominada integral. Remite asimismo copia del escrito enviado en la fase de consultas previas.

RENFE remite una alegación con aspectos técnicos-funcionales y medioambientales. Recoge una serie de aspectos en los que no está de acuerdo con el estudio de impacto ambiental, por su contenido o nivel de detalle. Recomienda un estudio más detallado de la afección a espacios de interés natural y estudios de fauna, hidrología, ruido, planeamiento urbanístico y cultivos.

La Comisión Ejecutiva Provincial del PSOE de Cuenca presenta diez alegaciones. En base, considera que las opciones por el sur tienen problemas medioambientales graves y que son desintegradoras al dejar fuera de su recorrido a Cuenca, no permitiendo además conectar con el aeropuerto de Madrid-Barajas ni con el futuro de Campo Real. Indica que la opción B o trazado Centro tiene inconvenientes similares al Sur. Considera criticable la valoración ambiental del estudio, no estando de acuerdo con el impacto crítico señalado por el paso de la Sierra de Altomira en el Trazado Integral ni con los viajeros potenciales de esta misma solución. Propone que se adopte como solución el trazado D o Trazado Integral.

El Partido Popular en Albacete y el Grupo Popular en el Ayuntamiento de Albacete y en la Diputación Provincial del Albacete, en alegación conjunta, destacan las incontestables ventajas económicas y sociales del corredor Sur o alternativa C. Propone un enlace entre Aceca y Algodor (Toledo) que permita mejorar las comunicaciones entre las ciudades de Castilla-La Mancha, y que se habiliten diversas estaciones para la parada de lanzaderas.

El Partido Popular de Cuenca presenta nueve alegaciones, donde considera que las afecciones de las soluciones A y D no afectan prácticamente a la Sierra de Altomira por pasar en túnel; que los presupuestos de las opciones no son comparables, penalizándose la opción A en favor de la C; que es fundamental conectar con el futuro aeropuerto de Madrid en Campo Real; que existen diferencias en la estimación de viajeros entre el Ministerio de Fomento y el Instituto de Robótica para las soluciones A y C; que existe un ahorro global de horas de viaje en la solución A; y que las soluciones que eluden el paso por Cuenca no tienen en cuenta la vertebración de la Comunidad de Castilla-La Mancha. En gran parte coincidente es la alegación de la asociación Grupo Albacete 2020.

Izquierda Unida-Izquierda de Castilla La Mancha se muestra a favor de la modernización de las infraestructuras existentes, manteniendo el ancho ibérico y adaptándolas a velocidad alta (200/220 Km/h). Considera que la alta velocidad no vertebrará la región al ser muy limitado el número de paradas. Concluye solicitando que se retire el proyecto y se contraste con las alternativas de mejora de líneas existentes.

La Sección Sindical de CC.OO. en RENFE propone modernizar la red convencional con parámetros de velocidad alta y plantear ancho de vía nacional.

La Confederación de Empresarios de Albacete (FEDA) considera justificado el paso y parada de la futura línea de alta velocidad en Albacete. Rechaza tajantemente las opciones A y B, inclinándose por las opciones C y D que compara, concluyendo que el Trazado Integral (D) con el mantenimiento y mejora del corredor Albacete-Alcázar-Madrid supera con creces los beneficios del Trazado Sur. Similares consideraciones alega la Mesa Unitaria en Defensa del AVE por Albacete.

La Fundación para el Progreso de Albacete considera la más adecuada la solución C, de acuerdo con los estudios realizados por el Ministerio de Fomento.

La Plataforma Cívica por Cuenca defiende el paso de la línea de alta velocidad por Cuenca, prefiriendo el trazado norte por Cuenca-Motilla-Valencia y un ramal a Albacete. Considera que para la vertebración regional el AVE debe pasar por Cuenca y Albacete, que debe conectarse con el futuro aeropuerto de Campo Real y que el impacto considerado sobre la Sierra de Altomira es exageradamente crítico, siendo posible aún así pasar más al sur.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO/Birdlife) señala las áreas importantes para las aves afectadas por los distintos corredores, ninguna de ellas en el tramo entre Cuenca y Albacete. El resto de consideraciones tampoco afectan a este tramo.

WWF/Adena rechaza el AVE Madrid-Castilla La Mancha-Valencia por su consumo energético, su precio, su coste desproporcionado, que no justifica el ahorro de tiempo, por su desarticulación territorial, por su falta de rentabilidad y por su impacto medioambiental crítico en todas las opciones. Se muestra partidaria del acondicionamiento de las líneas existentes a velocidad de 200-220 Km/h.

Iniciativa Cívica de Albacete en favor del trazado Sur del AVE presenta varias alegaciones, destacando que los resultados del estudio de impacto ambiental aconsejan el corredor Sur u opción C, desaconsejando las alternativas A y D por su impacto ambiental crítico, así como las soluciones B y E que aumentan significativamente el impacto global con respecto a la C. Proponen estudiar las comunicaciones de Toledo con Madrid y Albacete, ventaja potencial de la solución C. Destaca la incidencia del trazado D en la ribera del río Júcar. Incluye numerosas alegaciones de particulares apoyando el trazado sur del AVE.

La mayor parte de las alegaciones de particulares se centran en la conveniencia de la opción C o de las opciones que pasan por Cuenca (A y D). La mayor parte de alegaciones a favor de la alternativa Sur se canalizan a través de Iniciativa Cívica de Albacete, existiendo además de ellas otras 113 alegaciones en la misma línea. A favor de las opciones A, D o ambas (al paso por Cuenca) se presentan cerca de 17.500 alegaciones, canalizadas a través de distintas vías. Asimismo, 8.928 alegaciones consideran que existen anomalías en el estudio informativo, como cálculos incorrectos de tiempos de viaje, de demanda o captación de viajeros o presupuestarios, que perjudican a las alternativas que pasan por Cuenca en favor de la solución Sur o C. En 26 alegaciones se señala la afección de la opción C a humedales protegidos.

3692

RESOLUCIÓN de 4 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto «Ampliación del Puerto de Alicante», de la Autoridad Portuaria de Alicante.

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 el 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, el Ente Público Puertos del Estado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento antes citado, remitió la memoria resumen del proyecto «Creación de los muelles 19 y 21 y del dique de abrigo provisional» a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, siendo recibida por ésta con fecha 2 de noviembre de 2001.

Recibida la referida memoria resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó preceptivamente a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza y al órgano ambiental de la Generalitat Valenciana, así como también a otras administraciones, asociaciones y organismos previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 25 de marzo de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de Alicante las respuestas recibidas.

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

Posteriormente fueron elaborados por la Autoridad Portuaria de Alicante el Estudio de Impacto Ambiental y el Anteproyecto Constructivo del proyecto «Ampliación del puerto de Alicante» en los que se introdujeron ciertas modificaciones respecto del proyecto «Creación de los muelles 19 y 21 y del dique de abrigo provisional» presentado en la memoria resumen. Ambos documentos fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» número 184, de fecha 2 de agosto de 2002, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. Así mismo, se publicaron sendos anuncios en diarios locales de Alicante, con fechas 3 y 6 de agosto respectivamente.

Las modificaciones citadas consisten, básicamente, en la construcción de un contradique, un recinto de vertido y dos duques de alba, no previstos anteriormente, el cambio de alineación de los muelles 19 y 21 y el aumento de la longitud de los mismos y la modificación de la alineación y tipología

constructiva del dique de abrigo, así como el aumento de su longitud en casi el doble, dejando con ello de tener el carácter provisional que se le atribuía en la memoria resumen. Así mismo, el volumen de dragado es del orden de un 25 por 100 mayor. Dado que todas estas modificaciones han sido convenientemente estudiadas en el Estudio de Impacto Ambiental, que se han tenido en cuenta en el mismo las recomendaciones y sugerencias indicadas en las contestaciones a la memoria resumen y que la ubicación del proyecto no ha cambiado substancialmente, esta Secretaría General, considera que, pese a las modificaciones introducidas, las consultas realizadas sobre el proyecto «Creación de los muelles 19 y 21 y del dique de abrigo provisional» son perfectamente extrapolables al proyecto «Ampliación del puerto de Alicante» objeto de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 21 de octubre de 2002, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el Anteproyecto Constructivo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado del trámite de Información Pública.

Las características de las principales actuaciones contempladas en la solución definitiva del proyecto Ampliación del puerto de Alicante se resumen en el anexo II de esta Resolución.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

Durante el período de Información Pública no se presentó ninguna alegación.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto Ampliación del puerto de Alicante, de la Autoridad Portuaria de Alicante.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto «Ampliación del puerto de Alicante» es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Relleno de explanadas. Materiales de cantera.

Previamente al inicio de los rellenos deberán haberse completado los cierres perimetrales de la futura explanada y del recinto de vertido, así como los cierres provisionales previstos en el proyecto. Dichos cierres deberán evitar, en la medida de lo posible, la fuga de material fino, por lo que el núcleo de todo uno de los cierres en talud tendrá unas características geotécnicas que le confieran la suficiente impermeabilidad para retener este tipo de materiales y las juntas entre los cajones que conforman los muelles números 19 y 21 deberán sellarse antes del inicio de los rellenos. En caso de que por las características del todo uno o del tipo de sellado de los cajones, se prevea que pueden existir fugas de material fino que enturbien significativamente las aguas del LIC «Isla de Tabarca», se dispondrán láminas de geotextil en el trasdosado de estos cierres cuyo tamaño de poro será, al menos, de 150 micras.

Dado que una buena parte de los rellenos se va a realizar por medios hidráulicos, se dispondrán los aliviaderos que se estime preciso, en función del caudal aportado, con objeto de evacuar el agua sobrante. Dichos aliviaderos se colocarán de tal forma que los tiempos de detención en el interior de los recintos formados sean los mayores posibles, favoreciendo así la máxima decantación de los sólidos vertidos.

El resto de materiales necesarios para los rellenos y para la construcción de las demás infraestructuras proyectadas (todo-uno, escollera y áridos para hormigón) procederán de canteras en funcionamiento debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuese necesario, para la obtención de materiales de construcción, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones determinados por los órganos competentes de la Generalitat Valenciana.

2. Dinámica litoral. Playa de San Gabriel y conducción-aliviadero de la EDAR.

Según se indica en el punto 4.4 de la memoria del estudio de impacto ambiental y, más concretamente, en su anejo 1 «Estudio de dinámica litoral», la construcción de la obra proyectada no supondrá una afección significativa sobre las playas del Carabassí, de Arenales del Sol, del Altlet y del Saladar, por encontrarse demasiado al sur de la actuación. Sin embar-