

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

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

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

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

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

## 9203

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

alternativos planteados, analizándolos a escala 1:5.000 desde un punto de vista medioambiental, cuyo resumen se incluye en el anejo V.

Posteriormente a la remisión del expediente a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para la formulación de la declaración de impacto ambiental, el promotor, la Dirección General de Ferrocarriles, remitió un escrito de fecha 25 de marzo de 2002 en el expone que se está reestudiando el tramo final del trazado para permitir la remodelación del nudo Sur ferroviario y el soterramiento del canal de entrada en Valencia, lo que puede producir modificaciones en el tramo final del estudio informativo. Por ello, solicita que se excluya de la declaración el tramo final del trazado y que ésta se refiera al tramo comprendido entre los puntos kilométricos 0 + 000-20 + 500 del estudio informativo.

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 «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia». Subtramo Benifaió-Valencia.

### Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo contempla dos alternativas, 1 y 4. La alternativa 1 discurre al oeste de la N-340, pasa entre los núcleos urbanos de Picanya y Torrent y cruza el río Turia y la V-30 en dirección oeste-este, incorporándose a la línea procedente de Utiel entre el cementerio y la ampliación del mismo, ya en la zona urbana de Valencia. La alternativa 4 discurre en casi todo su trazado al este de la carretera N-332, por zonas de huertas, cítricos y arrozales afectando al Parque Nacional de la Albufera de Valencia y a la Zona de Especial protección para las Aves (ZEPA) del mismo nombre y localización; tras cruzar la V-30 y el río Turia en dirección este-oeste, se incorpora a la línea actual procedente de Benifaió.

La alternativa 1 tiene mayor longitud y presenta mayor superficie de ocupación y movimiento de tierras que la alternativa 4. No obstante, la alternativa 1 produce menores afecciones ambientales que la alternativa 4, debido principalmente a que:

No afecta a ningún espacio natural, mientras que parte del trazado de la alternativa 4 discurre por el Parque Natural de La Albufera de Valencia y a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) del mismo nombre y localización, que coinciden con las zonas de mayor calidad ambiental.

Menor afección a zonas con alto riesgo y frecuencia de inundación.

Está más alejada de los núcleos de población, zonas urbanas y urbanizables, que la alternativa 4, por lo que sus afecciones por ruido, intrusión visual e impacto paisajístico son menores.

Menos afección a terrenos con alta calidad agrológica.

La Dirección General de Ferrocarriles remitió un escrito (25 de marzo de 2002) en el expone que se está reestudiando el tramo final del trazado para permitir la remodelación del nudo sur ferroviario y el soterramiento del canal de entrada en Valencia. Dadas las modificaciones que pueden producirse solicita que se excluya este tramo de la declaración de impacto ambiental. Por tanto, esta declaración se refiere exclusivamente al tramo entre el origen y el punto kilométrico 20 + 500, quedando excluida la parte final del trazado (puntos kilométricos 20 + 500-22 + 000).

Dado que el trazado propuesto afecta a la ampliación del cementerio de Valencia que se está construyendo en la margen izquierda del río Turia (puntos kilométricos 20 + 100 a 20 + 250), la Dirección General de Ferrocarriles ha remitido con fecha 26 de abril de 2002, a petición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, un escrito en el que se aclara la afección a las citadas instalaciones y el grado de conformidad del Ayuntamiento de Valencia con el trazado propuesto.

En dicho escrito, que incluye el acta de replanteo de la delimitación de terrenos para el nuevo acceso ferroviario sur al área de Valencia en la zona del cementerio, se señala que la nueva solución presentada no supone una variación significativa de trazado con respecto al recogido en el estudio informativo.

Debido a que en el estudio informativo no se incluye ningún análisis ambiental de las líneas eléctricas de acometida y subestaciones, dichas infraestructuras quedan excluidas de la presente declaración. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenderse a lo dispuesto

en la Ley 54/1997 del sector eléctrico y a la legislación de la Comunidad Valenciana que sea de aplicación.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada con visitas a la zona del proyecto se considera que para la realización de la alternativa 1 propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se oponga a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

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

1.1 Con objeto de no afectar a Mas de l'Albudor (punto kilométrico 3 + 700) se desplazará el trazado hacia el oeste y se bajará la altura de la rasante en la medida de lo posible, proyectando los elementos constructivos necesarios para evitar la afección.

1.2 Las pilas situadas en los cauces del barranco de Poyo (15 + 850) y del río Turia (19 + 500-19 + 800) se construirán en épocas del año en que dichos cauces estén secos.

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

1.4 El puente sobre el río Turia incluirá las carreteras que discurren por las márgenes del río y del ferrocarril existente desviado, tal como está previsto en el estudio informativo.

2. *Protección y conservación de los suelos y la vegetación:*

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en zonas próximas al trazado 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, riego y abonado periódico.

2.3 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los barrancos de Picassent (9 + 020) y Poyo (15 + 850), las pilas en el barranco de Poyo y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera y, en cualquier caso, a una distancia que evite estas formaciones y que permita la revegetación en su caso y sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.4 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes. Quedará prohibida la apertura de nuevos caminos de obra en el entorno de los barrancos Cañada de Hortolá (punto kilométrico 3 + 550), Picassent (9 + 020) y Poyo (15 + 850).

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

3.1 El trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción evitará la rectificación y canalización de los barrancos y cursos de agua interceptados, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985 de Aguas, con un informe favorable sobre su correcta ubicación y dimensionamiento por parte de la Confederación Hidrográfica del Júcar y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la

vegetación de ribera. Los puentes sobre los barrancos de la Cañada de Hortolá (3 + 550) y Picassent (9 + 020) se proyectarán con un solo vano, sin pilas intermedias.

3.3 En el proyecto de construcción, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Júcar, se analizará el posible efecto barrera de la nueva infraestructura y se diseñarán las dimensiones de los drenajes transversales de forma que se elimine el riesgo de inundación temporal de los terrenos colindantes con la infraestructura, ampliando, si fuera necesario, el estudio de inundabilidad incluido en el estudio de impacto ambiental.

3.4 Se realizará un estudio hidrogeológico que incluya un análisis de la permeabilidad real y de la vulnerabilidad del acuífero 41 «Plana de Valencia» que permita identificar las afecciones y desarrollar las soluciones técnicas necesarias que garanticen su mantenimiento y continuidad en la zona de actuación.

3.5 Con objeto de minimizar la afección al acuífero en el caso de realizarse cimentaciones profundas, la instalación de la cimentación se realizará mediante pilotes prefabricados o entubación pilotada recuperable o perdida. Los materiales empleados serán no contaminantes y resistentes al agua, de tal forma que no se produzca ninguna reacción química entre ambos. La realización de estas obras se realizará extremando los cuidados.

3.6 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos u otros sistemas análogos, como balsas de retención y decantación, siempre que sea necesario para garantizar que no se produzca arrastre de tierras a los cauces y a acequias. Estos sistemas serán retirados una vez terminadas las obras. Se prestará especial atención a los siguientes terraplenes:

Entre los puntos kilométricos 3 + 400 y 6 + 100 por su extensión y alturas máximas de unos 19 metros y por su proximidad al barranco Cañada de Hortolá y a la acequia Real del Júcar.

Paso superior en el punto kilométrico 9 + 850 por sus dimensiones y por su proximidad a la acequia Real del Júcar.

Paso superior en el punto kilométrico 14 + 125 por sus dimensiones y por su proximidad a la acequia del Ratol.

Paso superior en el punto kilométrico 16 + 000 junto a la acequia de Picanya.

Paso superior en el punto kilométrico 17 + 460 junto a la acequia de Faltamar.

3.7 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación de los estribos de las obras de paso sobre los barrancos y sobre el río Turia, se derivarán y someterán a sistemas de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no igualan o sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar. Si el seguimiento analítico de los efluentes de los sistemas de desbaste y decantación, arrojará valores próximos o superiores a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos, se aplicarán otros tipos de tratamiento de depuración y filtrado de sólidos en suspensión. Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación. Además, diariamente se realizará una inspección visual del parque de maquinaria a fin de controlar posibles vertidos y fugas accidentales.

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

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

4. *Protección de la fauna.*—Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasa-

rela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 Debido a la existencia en un entorno cercano de varias infraestructuras lineales, las obras de drenaje transversal adecuadas como pasos de fauna según el apartado anterior deberán establecerse de manera que den continuidad a los pasos ya existentes en el resto de infraestructuras lineales existentes en el entorno.

4.3 Se establecerán pasos de fauna en las acequias que sean repuestas, dejando un pasillo para pequeños mamíferos y herpetofauna a ambos lados de la acequia o con otro sistema con la misma finalidad. En el entorno de todos los pasos considerados se realizarán plantaciones densas para facilitar su utilización por la fauna.

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

4.5 Aunque la alternativa elegida no afecta directamente a los espacios más próximos, concretamente al Parque Natural de La Albufera, es posible que algunas actividades de obra pudieran generar actividades molestas sobre sus poblaciones faunísticas. Con objeto de minimizar posibles actividades ruidosas relacionadas con el tránsito de maquinaria y molestias a la avifauna protegida, se estudiará en coordinación con el organismo competente de la Generalidad Valenciana, la necesidad de restringir dichas actividades durante el periodo de cría.

4.6 A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, los tendidos eléctricos de alta tensión de 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> categoría que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deben incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: Cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir los puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad.

##### 5. *Protección atmosférica:*

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las zonas habitadas y próximas, edificaciones dispersas y sobre los cultivos, se procederá al riego periódico de los caminos de acceso a obra, instalaciones auxiliares, parques de maquinaria, préstamos y vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados. Los movimientos de tierra de mayor entidad no se realizarán en los periodos de mayor productividad agrícola.

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

6. *Prevención del ruido y vibraciones en áreas habitadas.*—El proyecto de construcción incluirá, además del estudio citado en el apartado anterior, un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las zonas de mayor sensibilidad acústica siguientes: Núcleo urbano de Valencia (puntos kilométricos 18 + 829 a 22 + 000); en las edificaciones del área urbana al este de Alcácer (punto kilométrico 6 + 900 a 7 + 400) y el área urbanizable de Albal próxima al Caserío de Santa Ana (9 + 850 a 10 + 700); y, en general, en núcleos habitados y edificación dispersa situada a menos de 200 metros de la infraestructura. El diseño

de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

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 y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

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

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

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

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las zonas de mayor sensibilidad acústica indicadas en el primer párrafo de la presente condición.

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

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

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

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

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

**7. Medidas de protección del patrimonio cultural:**

7.1 En coordinación con la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalidad Valen-

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

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

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.*—Respecto a la permeabilidad transversal se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

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

8.2 La reposición de los caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos, y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que dicha reposición conlleva.

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

8.3 La reposición de las infraestructuras de riego se realizará en coordinación con las personas o los organismos responsables de su explotación de forma que se garantice la total restitución y continuidad de la red de acequias y minimice la afección temporal. Se restituirán las acequias según se indica en el Estudio de Impacto Ambiental.

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

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

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

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

9. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.*—La alternativa 1 presenta un movimiento de tierras con un volumen de terraplén de 3.483.732 metros cúbicos y un volumen de desmonte de 473.644 metros cúbicos. El material de préstamo necesario es de 3.226.417 metros cúbicos y el excavado no utilizable y con destino a vertedero es de 216.329 metros cúbicos.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, en las que se incluirán, al menos, las siguientes:

Parque Natural de La Albufera.

Banda de 100 metros a cada lado del río Turia, arroyos, barrancos y acequias existentes en el ámbito de la actuación.

Zonas con riesgo de inundación temporal de acuerdo con la condición 3.3.

Terrenos de alta permeabilidad que resulten a partir del estudio hidrogeológico de permeabilidad y vulnerabilidad referido en la condición 3.4.

Suelos de elevada capacidad agrológica.

Áreas de interés arqueológico o histórico cultural.

Áreas próximas a zonas habitadas.

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

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

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

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

Se deberá prestar especial atención a:

Tramo del tronco entre los puntos kilométricos 3 + 400 y 6 + 100 y entorno del barranco Cañada de Hortolá y la acequia Real del Júcar.

Zona de pasos superiores en los puntos kilométricos 6 + 900 y 7 + 300 próximos a Alcácer.

Entorno al barranco de Picassent (punto kilométrico 9 + 020).

Paso superior en el punto kilométrico 9 + 850 y entorno de la acequia Real del Júcar.

Paso superior en el punto kilométrico 14 + 125 cerca de la acequia de Ratal.

Entorno al barranco y viaducto de Poyo (punto kilométrico 15 + 850).

Paso superior en el punto kilométrico 16 + 000 junto a acequia Picanya.

Paso superior en el punto kilométrico 17 + 460 junto a acequia Faltamar.

Tramo del tronco entre los puntos kilométricos 19 + 000 a 20 + 300 al sur del río Turia y doble viaducto de cruce sobre el mismo.

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

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

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

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

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo,

su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

11. *Seguimiento y vigilancia.*—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

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

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

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

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

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

Documentación generada por cada control.

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

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del Director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

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

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

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

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

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

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

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

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Incidencias del ferrocarril sobre la fauna, en especial a lo referente a atropellos, estado y efectividad de los pasos de fauna y cerramiento, a los que se refiere la condición 4.

Efectividad de los dispositivos de aislamiento y señalización de la catenaria, a la que se refiere la condición 4.

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

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

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

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

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

12. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto a la que se refiere la condición 1. Protección de la vegetación, de los suelos y los cultivos, a la que se refiere la condición 2.

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

Protección de la fauna referida en la condición 4.

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

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

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

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

Mantenimiento de la permeabilidad, a la que se refiere la condición 8.

Reposición de las infraestructuras de riego a la que se refiere la condición 8.

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

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

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

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

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

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 1, desarrollada en el Estudio Informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Generalidad Valenciana.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

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

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental del «Proyecto de Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Área de Valencia»

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Conservación Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente (Madrid) .....	—
Delegación del Gobierno en Valencia .....	X
Presidencia de la Generalidad Valenciana .....	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana .....	—
Consejería de Agricultura y Pesca de la Generalidad Valenciana .....	—
Dirección General de Patrimonio Artístico. Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalidad Valenciana .....	—
Diputación Provincial de Valencia .....	—
Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio de Medio Ambiente .....	—
Servicio Territorial de Medio Ambiente (Valencia) .....	—
Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid) .....	—
Departamento de Biología Animal Burjassot (Valencia) .....	—
Departamento de Botánica Burjassot (Valencia) .....	—
Departamento de Geografía (Valencia) .....	—
Cátedra Geología Aplicada a las Obras Públicas (Valencia) .....	—
Instituto de Ciencias Biológicas y Geológicas (Valencia) .....	—
Instituto Valenciano de Geografía (Valencia) .....	—
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente (Valencia) .....	—
Ayuntamiento de Sedaví (Valencia) .....	X
Ayuntamiento de Paiporta (Valencia) .....	X
Ayuntamiento de Silla (Valencia) .....	X
Ayuntamiento de Alaquas (Valencia) .....	X
Ayuntamiento de Picanya (Valencia) .....	X
Ayuntamiento de Albal (Valencia) .....	X
Ayuntamiento de Alcacer (Valencia) .....	—
Ayuntamiento de Alfafar (Valencia) .....	—
Ayuntamiento de Benetusser (Valencia) .....	—
Ayuntamiento de Benifaió (Valencia) .....	—
Ayuntamiento de Beniparrell (Valencia) .....	—
Ayuntamiento de Catarroja (Valencia) .....	X
Ayuntamiento de Massanassa (Valencia) .....	X
Ayuntamiento de Torrent (Valencia) .....	X
Ayuntamiento de Picassent (Valencia) .....	—
Ayuntamiento de Valencia .....	X
Ayuntamiento de Xirivella (Valencia) .....	—
CODA (Madrid) .....	—
Asociación Española para la Defensa de la Naturaleza (AEDENAT) (Madrid) .....	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO) (Madrid) .....	—
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (ADENA) (Madrid) .....	—
Federación de Amigos de la Tierra (Madrid) .....	—
Greenpeace (Madrid) .....	—
Coordinadora de Asambleas Movimiento Ecologista, Torrent (Valencia) .....	—
Asociación de Técnicos de Medio Ambiente (A.T.E.C.M.A.) (Valencia) .....	—
Federación Valenciana de Municipios (Valencia) .....	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

Los Ayuntamientos de Paiporta, Alaquas, Massanassa, Valencia, Catarroja, Torrent y la Mancomunidad Intermunicipal de L'Horta-Sur solicitaron ampliación del plazo de consultas, siendo el Ayuntamiento de Valencia el único de estos organismos consultados que respondió.

La Delegación del Gobierno en Valencia contestó que no tenía sugerencias respecto al proyecto por el que fue consultado.

La Presidencia de la Generalidad Valenciana transmitió la consulta a la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, que no remitió respuesta a la consulta.

La Dirección General de Patrimonio Artístico de la Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalidad Valenciana considera compatible y autorizable el proyecto de referencia, instando a la realización de una prospección de campo (área afectada) una vez elegido el trazado definitivo y un seguimiento arqueológico de todo el movimiento de tierras en la fase de obra.

El Ayuntamiento de Valencia, a través de su Servicio de Planeamiento, considera que, según el Servicio de Transportes y Circulación tanto la alternativa 1 como las Alternativas 2 y 3 interfieren con el Proyecto de conexión de Gaspar Aguilar-Variante la Torre. Asimismo, las variantes 3 y 4 atraviesan por donde actualmente se efectúa el desprendimiento desde la N-332 hacia la V-30, afectando al Proyecto del Centro de Transporte. Según el Servicio de Planeamiento, la alternativa 1 atraviesa parcelas que el Plan General reserva a Transporte Público Urbano y a la ampliación del Cementerio. Las variantes 4, 5, 6 y 7 afectan al suelo de protección agrícola (huerta). Se considera que la alternativa 4 no tiene incidencia en el planeamiento del término municipal de Valencia, siempre que no se utilice más suelo que el no urbanizable. Todas las alternativas afectan a la red arterial de Agua Potable de Valencia, pudiendo afectar a la red de distribución. Destaca la tubería arterial DN 1600 milímetros (distribuidora desde la potabilizadora de Picassent).

El Ayuntamiento de Sedaví (Valencia) se manifiesta en contra de la alternativa 4 porque discurre por el Parque Natural de la Albufera y afectaría a construcciones docentes (Colegio Vte. Pla e Instituto) e industriales y al cementerio, exigiendo además la utilización de otro corredor, por el oeste, para el AVE Madrid-Valencia.

El Ayuntamiento de Albal (Valencia) señala que, entre las alternativas planteadas, la 2 (con sus variantes 2 y 3) que se presenta como la más probable, afecta negativamente a la ordenación de este término municipal, discurriendo junto a un Sector Residencial de Baja Densidad y en la zona de la Ermita de Santa Ana, que en la cartografía enviada se califica como Caserío de Santa Ana. El PGOU de Albal tiene reservada una franja, de 50 metros de ancho mínimo, destinada a corredor ferroviario por la que realiza dos propuestas, denominadas 3 y 4 y reflejadas en el plano que adjunta, que se ajustarían al corredor reservado en el PGOU.

El Ayuntamiento de Alcacer solicita el soterramiento de las vías a su paso por el municipio, así como la realización de un único acceso.

El Ayuntamiento de Alfara requiere que el enterramiento del actual trazado Silla-Valencia sea incluido en el Proyecto Básico de acceso Sur.

El Ayuntamiento de Picanya (Valencia) manifiesta que, de todas las alternativas presentadas, la 4 y sus variantes sería la única que no afectaría a este municipio, siendo justo, a su entender, que se utilice el corredor Este ya que son estos municipios los que más se van a beneficiar del nuevo trazado. Por otro lado, el resto de alternativas destrozaría literalmente este término municipal porque afectarían a suelos de especial protección agrícola donde se está llevando a cabo un proyecto de modernización de los regadíos actuales, haciendo además de este municipio una zona de pésima calidad ambiental al dejarlo cercado por todo tipo de infraestructuras.

El Ayuntamiento de Picassent (Valencia) solicita que el trazado de la alternativa 4 se aleje del Centro Penitenciario y del Mas del Reig (elemento protegido).

El Ayuntamiento de Silla (Valencia) rechaza la alternativa 4 porque discurre por zonas de protección agrícola y por la zona de protección ecológica, niveles I y II, del parque Natural de la Albufera y crearía una barrera geográfica con dos líneas eléctricas que cerraría el parque por el oeste a lo largo de 9 kilómetros, atravesando todos los barrancos, ramblas, acequias y afluentes de la Albufera que pondría en peligro el equilibrio de los acuíferos actuales además de afectar, entre otros, a la fauna y el paisaje. Por otro lado, las alternativas al oeste (1, 2 y 3) afectarían de forma parecida a este término municipal donde crearían una nueva barrera que vendría a sumarse a las innumerables ya existentes que hacen de Silla un conglomerado de infraestructuras viarias y ferroviarias que, sin compensación alguna en mejoras de accesibilidad al municipio, cada vez lo aíslan más; los trazados planteados afectarían además de forma directa al Mas del Albuador, espacio protegido en el Catálogo Municipal, y no contemplan la ubicación de la estación de contenedores.

## ANEXO II

### Consultas previas sobre el impacto ambiental del «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Albacete/Valencia» relativas al tramo Benifaió-Valencia

De las miles de respuestas recibidas de la memoria-resumen del Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia, se resumen en este anexo sólo aquellas 4 que se refirieron al ámbito de estudio del tramo Benifaió-Valencia:

La Dirección Territorial de Cultura y Educación de la Generalidad Valenciana (Unidad de Inspección del Patrimonio Histórico Artístico) consi-

tata que el proyecto de referencia, en sus diferentes alternativas, puede afectar a, por lo menos, 70 yacimientos arqueológicos y/o paleontológicos a lo largo de casi todos los términos municipales por los que discurren los diferentes trazados.

La Diputación de Valencia señala que todas las alternativas afectan a alguna carretera de la Diputación.

El Ayuntamiento de Picanya considera que el paso de cualquier alternativa produciría un impacto ambiental negativo en su suelo de especial protección agrícola, truncando el proyecto de transformación del riego tradicional a riego localizado que se está desarrollando. Asimismo, se perjudicaría la red de caminos de acceso a las parcelas y la preservación de una zona de huerta de gran interés paisajístico. Además, debido al cerramiento al que ya está sometido: Línea ferroviaria FGV, autovía Valencia-Torrent y otras carreteras, prevé que cualquier nuevo paso de vehículos hará del municipio un pueblo de pésima calidad ambiental. Propone como alternativa el soterramiento de las actuales vías ferroviarias.

El Ayuntamiento de Picassent ratifica el comentario emitido respecto al «Proyecto Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Área de Valencia».

## ANEXO III

### Descripción del estudio informativo del «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia, relativa al subtramo Benifaió-Valencia»

Objetivos y fases del estudio: El objetivo del estudio informativo fue definir y analizar las distintas alternativas que justificadamente pueden plantearse para satisfacer dos objetivos complementarios: Por un lado, las comunicaciones radiales en ferrocarril de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Mediterráneo y, por otro, las comunicaciones también en alta velocidad a lo largo del tramo central del eje mediterráneo.

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

Descripción de las alternativas: En una segunda fase se definen alternativas de trazado a escala 1:25.000. Respecto al corredor sur, y dentro de este el acceso sur a Valencia: Subtramo Benifaió-Valencia, se consideraron dos alternativas posibles, denominadas alternativa oeste (AS1) y alternativa este (AS2) (se corresponden con las denominadas alternativas 1 y 4, respectivamente, en el documento de trabajo posterior a escala 1:5.000. Ver anexo V).

Los trazados propuestos discurren por la plana litoral de Valencia. Ambas alternativas parten de la línea de grandes líneas, concretamente de la zona periurbana norte de Benifaió y discurren juntas por cultivos de cítricos hasta la Acequia Real del Xuquer, donde se separan, pasando ambas junto a la factoría de Ford en Almusafes. A partir de este punto se separan las alternativas. La alternativa AS2 gira ligeramente para discurrir al este de la N-332, por zonas de cítricos, huertas y arrozales próximos a La Albufera, hasta prácticamente el término municipal de Alfara, donde pasa por suelo urbano y huerta hasta casi llegar al río Turia, tras cruzar la N-332 y la V-30 para enlazar nuevamente con la citada línea actual. La alternativa AS1 cruza las carreteras N-340, discurriendo junto a ella hasta el término municipal de Alcácer, donde gira hacia el noreste hasta el Barranco de Torrent de Chiva o de Poio, donde gira hacia el nordeste, aún por cultivos de cítricos, para cruzar el río Turia en dirección oeste-este muy próximo de la línea La Encina-Valencia, uniéndose a la línea de FFCC procedente de Utiel, entre el cementerio y el tanatorio, ya en zona urbana de Valencia.

Análisis de alternativas: El análisis multicriterio del estudio informativo se centra sobre los seis corredores citados anteriormente. Sin embargo, no existe un análisis multicriterio que compare las alternativas AS1 y AS2. Únicamente se abordan aspectos específicos de dichas alternativas en los anejos 3 y 4 del tomo 4 de dicho estudio informativo, los cuales se presentan a continuación:

La longitud de nueva vía es mayor en la alternativa AS1 (22,3 kilómetros) que en la AS2 (18,7 kilómetros). La longitud de viaductos también es mayor en la AS1: 1.395 metros, frente a 1.057 metros en la AS2.

En cuanto a los movimientos de tierras, la necesidad de material para terraplén es mayor en la alternativa AS1 (3.100.000 metros cúbicos frente a 1.300.000 metros cúbicos en la AS2) aunque la excavación es menor en la alternativa AS1 (100.000 metros cúbicos frente a 300.000 metros cúbicos en la AS2).

El presupuesto de ejecución material es mayor para la alternativa AS1 (9.600 millones de pesetas frente 7.100 millones de pesetas). Por tanto, la alternativa AS2 resulta ser un 26 por 100 más barata, debido a su menor longitud (3,7 kilómetros menos que la AS1).

Ambientalmente la alternativa AS1 presenta una importante afección paisajística y a la huerta, mientras que la alternativa AS2 presenta una afección al Parque Natural de la Albufera, aunque dicha afección puede calificarse como poco importante desde el punto de vista ambiental real (al margen de la clasificación urbanística del Plan Especial), atravesando por terrenos con explotación agrícola, con alguna edificación y fábricas diseminadas, sin llegar a afectar a las zonas de alto valor ecológico y de mayor nivel de protección.

Funcionalmente no presentan diferencias significativas entre ellas, lo cual no las excluye de la dificultad que suponen las conexiones a plantear con la estación de contenedores de Silla (ancho RENFE) y de la penetración en Valencia, con la confluencia de 6 vías (2 de ancho internacional, 2 de cercanías y 2 de ancho convencional).

A la vista de los resultados obtenidos se considera más ventajosa la opción AS1, ya que en este caso predominan los aspectos ambientales (afección al Parque Natural de la Albufera).

#### ANEXO IV

##### **Resumen de la información pública del estudio informativo del «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia, relativa a las alegaciones del tramo Benifaió-Valencia»**

Durante el período de información pública del «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia» han sido presentadas un total de nueve alegaciones, relativas al tramo Benifaió Valencia, ocho de ellas de ayuntamientos de los municipios valencianos de Valencia, Albal, Alcocer, Almussafes, Beniparrel, Picanya, Silla y Torrent, y una de la asociación ecologista Acció Ecologista-Agro (Asociación Valenciana para el Estudio y Defensa de la Naturaleza).

Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

El Ayuntamiento de Silla rechaza el «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia» a su paso por Silla, porque considera que el estudio no tiene en cuenta la Ley 2/1989, el reglamento de impacto ambiental de la Comunidad Valenciana ni la legislación europea sobre cautela y acción preventiva en las grandes obras públicas. El plazo de exposición pública ha sido corto, no concediendo el tiempo suficiente a la sociedad en general para tener acceso a la información y su posterior estudio.

El Ayuntamiento de Albal informa negativamente sobre el estudio informativo y su alegación se puede resumir en los siguientes puntos:

1. El trazado atraviesa el término municipal por suelo clasificado como no urbanizable, pero junto al clasificado como urbanizable residencial de baja densidad de Santa Ana, dividiendo el término en dos.
2. El trazado dificulta las labores agrícolas, al cortar la red de carreteras locales.
3. Se produce un gran impacto ambiental sobre la zona, en especial sobre el entorno de la Ermita de Santa Ana (espacio protegido por el catálogo arquitectónico de Albal).
4. Se produce un gran impacto ambiental y paisajístico por el paso del trazado en terraplén con una altura media de 1,50 metros sobre el terreno.
5. El término municipal está siendo castigado al verse fragmentado por las diferentes infraestructuras que cruzan el territorio.

El contenido del informe que se adjuntó proponía tres alternativas a la propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes:

Propuesta 2: Se sitúa más separada de la Ermita que la propuesta 1, con lo cual se mejora, sí bien no lo suficiente comparada con las propuestas 3 y 4.

Propuestas 3 y 4: Se sitúan en el corredor proyectado en el PGOU satisfaciendo las previsiones municipales.

El Ayuntamiento de Albal solicita, en dicho informe que se considere inadecuada la propuesta de la Secretaría de Estado y se adopten a su vez, las alternativas denominadas propuesta 3 y propuesta 4.

El Ayuntamiento de Alcácer alega los siguientes puntos:

1. Mostrar su desacuerdo con el trazado propuesto debido al efecto barrera que produce en el Municipio de Alcácer.
2. Manifiestan que sea cual sea el trazado que definitivamente se apruebe, el AVE vaya enterrado a su paso por el término de Alcácer.
3. Piden que se resuelvan los graves problemas que afectan a su término municipal, los cuales le impiden una fácil y fluida comunicación con el resto de municipios del L'Horta Sud (debido a las barreras que suponen las infraestructuras existentes).

El Ayuntamiento de Beniparrel realiza una serie de alegaciones al estudio informativo que se pueden resumir en los siguientes puntos:

Considera que el trazado propuesto puede afectar las previsiones del actual Plan General de Ordenación Urbana.

Estima que la ejecución del Tren de Alta Velocidad va a implicar un notorio impacto en el medio físico que puede impedir el racional crecimiento de los planes urbanísticos del municipio de Beniparrel sin compensación económica alguna.

El Ayuntamiento de Almussafes realiza una serie de alegaciones al estudio informativo que se pueden resumir en los siguientes puntos:

1. Se estima que el estudio de impacto ambiental no recoge en detalle, ni analiza afecciones tales como la destrucción de gran cantidad de tierras fértiles; la alteración de las redes de caminos y acequias (incluyendo la Acequia Real del Xuquer); la creación de una inmensa barrera en el territorio y el impacto sonoro producido por el paso de los trenes de Alta Velocidad.
2. El tramo que atraviesa la Ribera (Xátiva-Valencia) es común a los 6 corredores, es decir, no existen alternativas al mismo por lo cual se incumple la Ley de impacto ambiental, debiéndose considerar como alternativa la mejora de la línea actual.

En consecuencia se solicita que el estudio sea desestimado para poder incluir como alternativa, a efectos comparativos, una mejora de las líneas ya existentes.

El Ayuntamiento de Valencia señala que sus servicios municipales de las diferentes áreas implicadas han informado sobre el estudio, extrayéndose a nivel medioambiental las conclusiones principales siguientes:

1. El Servicio Gestión de Residuos Sólidos señala la posible afección a la ampliación del Cementerio y la necesidad de estudiar la ejecución de las obras de modo que minimice la afección, indicándose que no existirá tal afección si el acceso a la ciudad discurre en subterráneo, lo cual se considera necesario.
2. El Servicio de Planeamiento especifica, desde el punto de vista urbanístico, la necesidad de no crear nuevas barreras de incomunicación entre los barrios del sur de la ciudad permitiendo su permeabilidad mediante la penetración del ferrocarril a la ciudad en subterráneo.

Los Ayuntamientos de Picanya y Torrent realizan una serie de alegaciones al estudio informativo. Todas las alternativas incluidas en el estudio tienen en común el tramo Albacete-La Encina-Valencia al cual no se le presenta alternativa de trazado. Esta situación contradice el carácter abierto del estudio, sin seguir los procedimientos necesarios de comparación de alternativas, evaluación de impactos, información pública y recogida de alegaciones.

Estima que se deberían haber incluido como impactos severos, los siguientes: a) El efecto barrera y sus consecuencias sobre una trama de caminos de huerta tan densa; b) la alteración del régimen hídrico y de los sistemas de riego y drenaje; c) la evitación del efecto represamiento de aguas de avenida provocado por el paso de la obra por zonas sensibles al riesgo de inundación; d) el impacto acústico sobre la zona; e) El impacto paisajístico en la zona de L'Horta (donde el trazado discurre por una zona plana). No se valora ni evalúa la tipología y calidad de las tierras agrícolas destruidas (tierras de huerta de alta calidad productiva), además de no reflejar la función ambiental e hidrológica que cumplen como espacios verdes entre poblaciones y de absorción de aguas pluviales y de avenidas.

Por todo ello, ambos Ayuntamientos estiman que en el estudio informativo no se ha realizado un verdadero estudio de impacto ambiental.

La Acció Ecologista-Agro considera que:

Sólo se consideran los impactos sobre los espacios naturales protegidos ignorando los producidos sobre las personas y sus hábitats.



La destrucción de suelo fértil, que supone una pérdida de capital natural, se pretende compensar con el pago de expropiaciones.

No se contemplan las medidas de corrección de los graves impactos acústicos producidos en zonas como La Costera, con tramos de vías a 100 metros de Moixent.

No incluye la necesidad de protección de espacios de gran valor como la huerta, fundamental para el equilibrio ambiental de comarcas como La Ribera o L'Horta. Además, limita el medio ambiente y los espacios naturales existentes en estas comarcas al Parque Natural del lago de la Albufera sin tener en cuenta que el impacto de la línea afecta a todo el territorio que atraviesa.

No cumple con los procedimientos legales al presentar propuestas de nuevos corredores, que no estaban incluidos en estudios anteriores, sin previa evaluación ambiental ni exposición pública. Además, se plantea un tramo común a todos los corredores (Albacete-Valencia y Albacete-Alicante) que imposibilita la evaluación de los impactos de distintas alternativas.

## ANEXO V

### Resumen del estudio de impacto ambiental del documento de trabajo titulado «Proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo Benifaió-Valencia»

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.

Las dos alternativas (AS1 y AS2) del estudio informativo del tramo Madrid-Valencia a escala 1:25.000, fueron definidos en este documento de trabajo a escala 1:5.000, actualizando los datos para ambas alternativas (denominadas 1 y 4, respectivamente).

No obstante, tras la actualización de los datos no aparecen cambios significativos en la descripción de las alternativas que tengan repercusiones importantes para el análisis ambiental.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Climatología, calidad del aire y situación sonora, geología y geomorfología, edafología, hidrología e hidrogeología, vegetación, fauna, paisaje, espacios naturales de interés, socioeconomía, planeamiento, yacimientos arqueológicos y paleontológicos y vías pecuarias.

Se trata de una zona llana dominada por cultivos hortícolas y de cítricos con notable presencia de grandes zonas urbanas e industriales que forman grandes pasillos formando barreras urbanas dentro del paisaje dominante de huerta valenciana. Asimismo, destaca la elevada presencia de infraestructuras lineales de transporte (niveles de ruido actuales altos) y canalizaciones y acequias (entre las que destaca por su importancia la Acequia Real del Júcar) y un entramado de caminos rurales asfaltados y no asfaltados.

El cauce del río Turia está modificado y totalmente canalizado. Los cauces de la zona de estudio son el barranco de Poyo, el de Picassent y el de la Cañada de Hortolá. En determinadas zonas existe riesgo de inundación debido a la irregularidad de las precipitaciones, concretamente el cauce del río Turia y el barranco de Poyo, desde el pueblo de Paiporta hacia aguas abajo. Al este de la N-340 hay amplias zonas con riesgo bajo y frecuencia alta.

Bajo la superficie del ámbito de estudio se encuentra el acuífero de la Plana de Valencia. La vulnerabilidad del acuífero es muy alta por su permeabilidad y encontrarse el nivel freático entre 1 y 2 metros de profundidad.

La vegetación natural se restringe a retazos de vegetación degradada junto a las riberas y acequias y, en la zona de La Albufera, en zonas marginales del arrozal y de la laguna litoral.

Al este de la zona de estudio se encuentra el límite occidental del Parque Natural de la Albufera de Valencia (según Decreto 71/1993, de 31 de mayo) que además es considerado Zona de Especial Protección para las aves (ZEPA), según la Directiva 79/409/CEE e incluida en la lista de zonas húmedas de importancia internacional del Convenio Ramsar, ambos bajo el mismo nombre.

El citado Decreto contemplaba un Plan de Uso y Gestión (PRUG) del Parque Natural de La Albufera de Valencia y un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) de la Cuenca Hidrográfica de la Albufera de Valencia. A falta de un PRUG, el único instrumento específico de ordenación y gestión del Parque Natural fue, desde su constitución hasta el

11 de noviembre de 1999, el Plan Especial de Protección de la Cuenca Hidrográfica de la Albufera. En esa fecha, el Tribunal Supremo sentenció la nulidad de dicho Plan. Posteriormente, el acuerdo 17 de abril de 2000 del Gobierno Valenciano estableció unas medidas cautelares en el ámbito del Parque Natural, hasta la tramitación del PRUG.

El ámbito de aplicación del citado PORN de la Cuenca Hidrográfica de La Albufera incluye toda la cuenca hidrográfica de La Albufera y, por tanto, todo el ámbito de estudio. El PORN es de obligado cumplimiento y ejecutivo a todos aquellos que afecten al medio natural y prevalece sobre cualquier otro tipo de instrumento de ordenación territorial. En el citado PORN se recogen medidas protectoras y correctoras respecto a la conservación de cauces y riberas en caso de actuaciones sobre ellos, concretamente respecto a los proyectos de infraestructuras.

Ninguno de los yacimientos y elementos del patrimonio inventariados (24 arqueológicos y 1 paleontológico) en el ámbito de estudio son afectados por las alternativas planteadas. Dos de ellos son BICs (Bienes de Interés Cultural). Son torres de la época musulmana, restauradas y bien conservadas. Una de ellas es la denominada «La Torre», en el casco urbano de Silla, y la otra torre está en el casco urbano de Albal. Ambas son Monumentos Histórico-Artísticos Nacionales.

Los principales impactos ambientales detectados por el estudio de impacto ambiental son los siguientes, agrupados de manera comparativa según diferencias y similitudes entre las alternativas 1 y 4 consideradas:

1) Las ventajas de la alternativa 4 frente a la alternativa 1 son: a) Menor superficie de ocupación; b) menor movimiento de tierras; c) menor afectación al acuífero por los desmontes; d) menor afectación a hábitats; e) menor número de estructuras que requieran cimentación; f) menor afectación al paisaje agrícola, y g) menor afectación en general a la productividad y al rendimiento económico.

2) No hay diferencias significativas entre las alternativas 1 y 4 respecto a: a) Número similar y también similares características de cauces interceptados, su vegetación y fauna asociada; b) efecto barrera similar; c) ninguna afecta a yacimientos; d) grado de antropización similar; e) ninguna afecta de forma permanente (sólo temporal) a caminos, vías pecuarias y acequias, ya que todos serán repuestos.

3) Las ventajas de la alternativa 1 frente a la alternativa 4 se reflejan en diferentes aspectos:

a) Espacios naturales. La alternativa 1 no afecta al Parque Natural, mientras que la 4 sí: Zona de protección ecológica II (12 + 500 a 13 + 300) y zona de protección agrícola (6 + 100 a 12 + 500 y de 13 + 300 a 13 + 500)

b) Régimen hídrico. La alternativa 4 afecta a más zonas con mayor riesgo y frecuencia de inundación que la alternativa 1. La afectación a los cauces está más próxima al sistema límnic de La Albufera en la alternativa 4, por lo que la repercusión ambiental en caso de accidente sería mayor. Además, la alternativa 4 presenta el nivel freático del acuífero más próximo a la superficie.

c) Fertilidad del suelo. La alternativa 4 afecta más superficie con suelos de mayor calidad agrológica (uso hortícola), y que representan características tradicionales del territorio, que la alternativa 1.

d) Fauna. La alternativa 4, dada su mayor proximidad e incluso discurrir por zonas pertenecientes al Parque Natural y ZEPA que presenta mayor calidad ecológica y diversidad de especies, presenta:

Afectación zonas de alimentación para la avifauna constituida por los arrozales próximos y marjales inundados.

Mayor pérdida de la calidad del hábitat, efecto barrera y riesgo de atropello ya que la alternativa 4 supondría una nueva barrera que reduciría el espacio entre La Albufera y la zona más degradada, actualmente delimitada por la N-332.

Mayor probabilidad, por mayor frecuentación, de colisiones y electrocuciones de la fauna con la catenaria.

Mayores afecciones al comportamiento de las aves.

e) Paisaje. La alternativa 4 tiene mayor afectación al valor paisajístico de huerta tradicional y es más visible.

f) Ruido. La alternativa 4 está, en general, más próxima a núcleos de población, zonas urbanas y urbanizables, que la alternativa 1, por lo que su impacto es mayor.

g) Dinámica territorial. La alternativa 4 tendría como consecuencia la aparición de franjas de terreno entre infraestructuras que segura o probablemente se acabarían destinando a usos diferentes a los previstos, mayoritariamente abandono y ocupación fuera de ordenación.

El estudio incluye una propuesta de medidas protectoras, correctoras y compensatorias, el programa de vigilancia ambiental y el documento de síntesis.

En el análisis final se concluye que, a pesar de que la alternativa 4 es de menor longitud, presenta menor superficie de ocupación y menor movimiento de tierras, es la alternativa 1 la que produce menores afectaciones negativas sobre el medio ambiente, debido a las razones expuestas anteriormente, las cuales radican principalmente en la afección severa al Parque Natural.

## BANCO DE ESPAÑA

**9204**

*RESOLUCIÓN de 10 de mayo de 2002, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 10 de mayo de 2002, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.*

### CAMBIOS

1 euro =	0,9118	dólares USA.
1 euro =	116,60	yenes japoneses.
1 euro =	7,4360	coronas danesas.
1 euro =	0,62390	libras esterlinas.
1 euro =	9,3055	coronas suecas.
1 euro =	1,4547	francos suizos.
1 euro =	83,31	coronas islandesas.
1 euro =	7,5645	coronas noruegas.
1 euro =	1,9525	levs búlgaros.
1 euro =	0,57857	libras chipriotas.
1 euro =	30,615	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	244,35	forints húngaros.
1 euro =	3,4524	litas lituanos.
1 euro =	0,5688	lats letones.
1 euro =	0,4052	liras maltesas.
1 euro =	3,6588	zlotys polacos.
1 euro =	30,451	leus rumanos.
1 euro =	224,9177	tolares eslovenos.
1 euro =	42,568	coronas eslovacas.
1 euro =	1.257.000	liras turcas.
1 euro =	1,6770	dólares australianos.
1 euro =	1,4234	dólares canadienses.
1 euro =	7,1113	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	2,0160	dólares neozelandeses.
1 euro =	1,6467	dólares de Singapur.
1 euro =	1.162,55	wons surcoreanos.
1 euro =	9,3845	rands sudafricanos.

Madrid, 10 de mayo de 2002.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.

## ADMINISTRACIÓN LOCAL

**9205**

*RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2002, del Consell Insular d'Eivissa i Formentera (Illes Balears), por la que se hace pública la incoación del expediente del bien de interés cultural en el término municipal de Santa Eulària des Riu.*

La Comisión Insular del Patrimonio Histórico-Artístico de Eivissa y Formentera, en sesión ordinaria celebrada el día 8 de febrero de 2002, adoptó, entre otros, los siguientes acuerdos:

7.º Exp. 75/00. De declaración de las casas de Josep Lluís Sert en la urbanización Can Pep Simó (término municipal de Santa Eulària des Riu) como bienes de interés cultural. Ampliación del ámbito de la declaración.

La Comisión, vista la nueva documentación que se ha incorporado al expediente, por unanimidad acuerda:

1. Modificar el acuerdo de la Comisión del día 30 de octubre de 2000 (de incoación del expediente para la declaración de las casas Jutta, Gomis, Zao-Wo-Ki, Valls, Josep Lluís Sert, F. Sert y apartamentos els Fumerals como bienes de interés cultural, con la categoría de monumentos) en el sentido de ampliar el alcance de la declaración añadiendo las siguientes edificaciones:

Casa Vella.  
Casa Zalewski.  
Casa Gili.  
Casa Illescas.  
Casa Gutiérrez.  
Casa Marcarel-Li.  
Casa V. Fita.  
Apartamentos Ses Veles.

2. Modificar la delimitación del entorno de protección, de acuerdo con el plano y la memoria explicativa que se encuentra en el expediente.

3. Continuar con los trámites procedimentales preceptivos, concretamente:

a) Trasladar este acuerdo a las personas interesadas, al Ayuntamiento de Santa Eulària des Riu y al Gobierno de las Islas Baleares.

b) Publicar este acuerdo en el «Boletín Oficial de les Illes Balears» y en el «Boletín Oficial del Estado».

c) Continuar con la tramitación del expediente, de acuerdo con lo que dispone la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares, hasta su declaración, si cabe, por el Pleno del Consell de Eivissa y Formentera.

10.º Exp. 7/02. Incoación del expediente de delimitación física del altozano denominado puig de Missa de Santa Eulària des Riu, declarado bien de interés cultural mediante Decreto de 4 de agosto de 1952.

La Comisión, habida cuenta que el puig de Missa de Santa Eulària des Riu fue declarado paraje pintoresco por Decreto de 4 de agosto de 1952; habida cuenta que actualmente este lugar tiene la consideración de bien de interés cultural, con la categoría de lugar histórico, inscrito en el Registro General de Bienes de Interés Cultural de la CAIB con el número 7054-2-2-54-000050, habida cuenta que actualmente la delimitación física del bien, bajo el concepto de altozano, es un término muy abstracto y que puede llevar a confusiones por lo que se solicitó un informe a un Geógrafo y sobre la base de este informe y los otros que se encuentran en el expediente, por unanimidad acuerda:

1. Incoar el expediente de delimitación física del puig de Missa de Santa Eulària des Riu de acuerdo con el informe técnico y el plano que se encuentra en el expediente.

2. Habida cuenta que con la nueva Ley de Patrimonio 12/1998, el Gobierno de las Islas Baleares asimiló la categoría de paisaje pintoresco con la de lugar histórico, la Comisión por unanimidad acuerda, de conformidad con el informe técnico, solicitar el cambio de categoría del puig de Missa de Santa Eulària des Riu a conjunto histórico porque entiende que se adecua más a las características del bien.

3. Continuar con los trámites procedimentales preceptivos concretamente:

a) Comunicar este acuerdo a las personas interesadas, al Ayuntamiento de Santa Eulària des Riu y al Gobierno de las Islas Baleares.

b) Publicar este acuerdo en el «Boletín Oficial de les Illes Balears» y en el «Boletín Oficial del Estado».

c) Continuar con la tramitación del expediente, de acuerdo con lo que dispone la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, de Patrimonio Histórico de las Islas Baleares, hasta su declaración, si cabe, por el Pleno del Consell de Eivissa y Formentera.

Lo que se hace público a los efectos oportunos.

Eivissa, 15 de febrero de 2002.—La Presidenta del Consell, Pilar Costa Serra.

**9206**

*RESOLUCIÓN de 8 de abril de 2002, del Consell Insular de Menorca (Illes Balears), por la que se hace pública la incoación del expediente de delimitación del bien de interés cultural a favor de S'Engolidor.*

Se hace público que la Comisión de Patrimonio Histórico del Consell Insular de Menorca, en sesión extraordinaria de 15 de marzo de 2002,