rarse los criterios de calidad del aire y reducir las emisiones de las centrales, en la medida que les corresponda.

Dado que se propone la construcción de varias centrales de ciclo combinado en la zona, lo lógico es:

Proyectar e instalar un sistema meteorológico conjunto que permita facilitar los datos necesarios en tiempo real a todas las centrales que se instalen y al Servicio de Calidad Ambiental de la Región de Murcia.

Elaborar un único modelo de predicción que tenga en cuenta todas las instalaciones.

Ámbito geográfico

El ámbito geográfico implicado en los distintos estudios debe incluir las zonas que en principio pueden recibir los efectos de las emisiones de gases procedentes de las centrales, es decir:

Los valles de Escombreras y Cartagena.
El Campo de Cartagena.
La Manga del Mar Menor.

Programa de ejecución

El plazo de ejecución para el conjunto de los estudios puede ser, orientativamente, de 3 años:

1. En el primer año:

Mediante estaciones meteorológicas apropiadas (en las 3 zonas antes mencionadas) se medirán datos horarios de dirección y velocidad del viento a distintas alturas (10, 25 y 50m) y se obtendrán los datos necesarios para el cálculo de la matriz de estabilidad.

Se harán campañas de medición de datos de calidad del aire en las épocas apropiadas.

Se decidirán los modelos a aplicar para la predicción meteorológica que permita predecir las situaciones atmosféricas en que puedan superarse los criterios de calidad del aire.

2. En el segundo año:

Se pondrá a punto y calibrará el modelo de predicción meteorológica elaborado, cuyo objetivo es predecir las situaciones atmosféricas en que pueden superarse los criterios de calidad del aire.

Se continuará la toma de datos meteorológicos y de calidad del aire preoperacionales, con objeto de permitir la adecuada calibración del modelo.

3. En el tercer año:

Se procederá a probar y calibrar el modelo de predicción meteorológica elaborado con las centrales de ciclo combinado funcionando.

Dado que el plazo habitual de construcción de una central como las propuestas se extiende durante unos 30-36 meses, la primera central puede estar operativa en el año 2004. En consecuencia, los estudios deberían iniciarse en el año 2001 y estar finalizados de manera que en el año 2003 el modelo de predicción sea operativo.

Sistema de Gestión Integrado de la Calidad del Aire para el valle de Escombreras para la fase operacional

En la fase operacional:

Se instalará un sistema meteorológico automático que facilite la información en tiempo real a las salas de control de las centrales, a fin de validar la evaluación efectuada y poder interpretar los datos de contaminación atmosférica obtenidos en las estaciones de medida.

Se dispondrá una red de vigilancia de la calidad del aire que constará de una serie de estaciones de medida automáticas y permitirá como mínimo la medida en continuo de los siguientes contaminantes: partículas PM10, dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno, dióxido de nitrógeno; en alguna de las estaciones se medirá también ozono. Estarán conectadas en tiempo real con las centrales y con la Red de Vigilancia de la Contaminación Atmosférica de la Región de Murcia. El sistema de vigilancia de la calidad del aire podrá disponer de estaciones medida móviles que complementen la información facilitada por las estaciones fijas.

Se habrá puesto a punto un modelo de predicción meteorológica que, a partir de los datos facilitados por la red de estaciones meteorológicas y de vigilancia de la calidad del aire, permita predecir las situaciones atmosféricas en que puedan superarse los criterios de calidad del aire y con ello promover la reducción de las emisiones de las centrales o de otros focos industriales, en la medida que les corresponda. El modelo de predicción tendrá en cuenta todas las centrales propuestas.

La operación de este Sistema de Gestión Integrado de la Calidad del Aire corresponderá al Servicio de Calidad Ambiental de la Región de Murcia.

4641 *RESOLUCIÓN de 13 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Proyecto de acceso a Toledo en alta velocidad», 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Acceso a Toledo en alta velocidad», 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 15 del citado Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles sometió al estudio informativo y su correspondiente estudio de impacto ambiental del proyecto «Acceso a Toledo en alta velocidad» al trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 20 de septiembre de 2000; en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» de 10 de octubre de 2000, y «Boletín Oficial de la Provincia de Toledo» de 29 de septiembre de 2000.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 10 de marzo de 2001 la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, incluyendo el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del mismo, así como las alegaciones como resultado del período de información pública.

Posteriormente, con fecha 8 de agosto de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio informativo del proyecto a escala 1:5.000.

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento información adicional al estudio de impacto ambiental sobre las afecciones, al menos en las zonas de mayor valor ambiental, de manera que permitiese un análisis objetivo de las alternativas, ajustándose a lo dispuesto en la normativa vigente en materia de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Ferrocarriles remitió, en el mes de noviembre de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un documento adicional al estudio de impacto ambiental, en respuesta a la información adicional solicitada referida en el párrafo anterior.

El anexo I contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental incluido en el estudio informativo se recogen en el anexo II.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio informativo a escala 1:25.000 se acompaña como anexo III.

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 «Acceso a Toledo en alta velocidad».

Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo al que se refiere la presente declaración contempla dos alternativas para la nueva línea de ferrocarril de acceso a Toledo en alta velocidad.

La alternativa Este discurre entre los puntos kilométricos 3+750 y 7+700 por terrenos de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de los Carrizales y Sotos de Aranjuez, coincidente en esta zona con la propuesta de Lugar de Interés Comunitario (LIC) de las Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid. Las actuaciones previstas en el espacio protegido incluyen un viaducto sobre el río Tajo de unos 200 metros de longitud de nueva construcción (punto kilométrico 3+750), un tramo de línea de unos 1.500 metros en que discurre junto a la línea Algodor-Villaluenga (puntos kilométricos 3+900 a 5+400), y otro tramo de unos 2,3 kilómetros en variante (puntos kilométricos 5+400 a 7+700) junto a la estación de Algodor, prácticamente hasta el límite del espacio protegido.

La alternativa Oeste no afecta al espacio protegido, aunque presenta impactos de mayor magnitud que la alternativa Este sobre los suelos, la geomorfología, la hidrología subterránea, la productividad agrícola y el paisaje, lo cual se debe principalmente a que esta última discurre en mayor medida sobre líneas de ferrocarril existentes o muy próxima a ellas.

Aunque el estudio informativo contiene un anejo titulado «Electrificación y subestaciones», no se realiza ningún análisis ambiental de las líneas de acometida y las subestaciones. Por tanto, dichas infraestructuras quedan excluidas de la presente declaración. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenerse a lo dispuesto en la Ley 54/1997, del sector eléctrico, y a la legislación que sea de aplicación de la Comunidad de Castilla-La Mancha. En consecuencia, de las dos alternativas analizadas, dada la existencia del espacio protegido (ZEPA y LIC) antes mencionado y de acuerdo con lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE y en el artículo 6 del Real Decreto 1997/1995, de transposición de dicha Directiva, se considera ambientalmente admisible al alternativa Oeste.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa Oeste 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 opongan 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 minimizar la afección a la zona de mayor valor ambiental, coincidente con la vegetación de ribera en la zona de cruce del río Tajo, el trazado y la ubicación definitiva del viaducto se ajustará al tramo de ribera donde la vegetación está más degradada, aprovechando la ausencia de cobertura arbórea o, en su defecto, donde la densidad del arbolado sea menor. Estas zonas de menor densidad de arbolado son más frecuentes aguas arriba (es decir, al sureste) del trazado propuesto en el estudio informativo. Debido a que la estructura del bosque de ribera es muy discontinua y fragmentada desde el punto de vista espacial, variaciones del trazado de pocos metros pueden significar minimizaciones significativas de la afección a la ribera. No obstante, para el ajuste del trazado se utilizará como base el estudio detallado de las manchas de vegetación de ribera descrito en la condición 2.4.

El viaducto sobre el río Tajo (punto kilométrico 10+555 a punto kilométrico 10+805) se proyectará de forma que en la ejecución del tablero no se afecte ni directa ni indirectamente a la zona del cauce bajo el viaducto, para lo cual se utilizará preferentemente el sistema de losa empujada o con cimbra autoportante.

1.2 Con objeto de no afectar al caserío de Ahín y minimizar la afección al yacimiento arqueológico «Dehesas de Ahín» (punto kilométrico 11+950) se adaptará el trazado en esta zona, alejándolo del caserío hacia el sureste en la medida de lo posible. En cualquier caso, se cumplirán las medias de protección del patrimonio cultural citadas en la condición 8.

1.3 En la parte final del trazado que discurre sobre la plataforma del ferrocarril Castillejo-Toledo (del punto kilométrico 12+900 al final del proyecto) la ampliación de la plataforma se llevará a cabo, siempre que sea posible, hacia el sur, del lado del polígono industrial. Asimismo, con objeto de disminuir la afección a las zonas de cultivo de la vega del Tajo y al cauce de éste, las tareas necesarias para la ejecución (caminos de acceso, circulación de maquinaria, zonas de instalaciones, acopios provisionales, etc.) se realizarán exclusivamente desde la margen sur del ferrocarril existente.

1.4 El trazado se proyectará de forma que se evite la afección, incluso durante la fase de construcción, a las edificaciones, cerramiento y vegetación de la finca «La Alberquilla» (punto kilométrico 18+400), para lo cual se dispondrá la nueva vía al sur de la actual (de acuerdo con lo establecido en la condición anterior) y, si fuese necesario, se modificará el radio previsto en planta.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.—Con el fin de conservar los suelos y la vegetación del entorno de la nueva infraestructura se adoptarán, además de lo indicado en la condición 1, 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, especialmente en la zona con vegetación natural junto al río Tajo y todas aquellas zonas afectadas por las obras con vegetación incluida en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE citadas en el Documento Complementario de estudio de impacto ambiental.

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

2.3 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.

2.4 El proyecto de construcción incluirá un estudio detallado de la vegetación de ribera de la zona que comprende al menos 200 metros a ambos lados del punto de cruce de la alternativa Oeste del estudio informativo, en la que se incluya: a) localización de las diferentes manchas de vegetación al menos a escala 1:2.000; b) tipo de vegetación y encuadre fitosociológico; c) porcentaje de cobertura de las principales especies leñosas, especialmente «Populus alba», «Salix alba», «Ulmus minor» y «Tamarix gallica»; d) estructura de las poblaciones vegetales y e) justificación de la solución de ajuste del trazado de cruce del río Tajo considerando la valoración ambiental de las manchas descritas.

2.5 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Tajo, atravesado por la traza en el punto kilométrico 10+721, las pilas y los estribos del viaducto proyectado se situarán a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en las condiciones 1.1 y 3.2 y considerando el estudio de vegetación referido en la condición 2.4. 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.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.—Para preservar la calidad de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto presa, tanto durante las obras como en la fase de explotación y sin perjuicio de lo establecido en las condiciones 1 y 2, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Tajo, las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos de agua, el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción evitará dichas actuaciones. Tampoco se concentrarán varios cauces en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos sobre los cauces del río Tajo (puntos kilométricos 10+555 a 10+805) y arroyo Valdecaba (puntos kilométricos 3+521 a 3+541) se realizará de forma que los estribos queden al menos a cinco metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el texto refundido de la Ley 29/1985, de Aguas (Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio). En el cruce del río Tajo, siempre que sea técnicamente viable, se colocarán las pilas fuera de los cauces.

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

3.4 Se realizará un estudio hidrogeológico de la vulnerabilidad del acuífero 14 «Terciario Detrítico de Madrid-Toledo-Cáceres» en la zona de actuación que permita identificar las afecciones por intercepción del acuífero y su riesgo de contaminación para desarrollar las soluciones técnicas necesarias que garanticen su mantenimiento y continuidad y evitar su contaminación. Si aún así no fuera posible evitar determinadas afecciones como la utilización de pozos, éstos deberán ser repuestos.

3.5 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos u otros sistemas análogos, como balsas de retención y decantación, siempre que fueran necesarios para garantizar que no se produzcan arrastres en los movimientos de tierra en el entorno del arroyo de Valdecaba

y del río Tajo que pudieran suponer una alteración de la calidad del las aguas. Estos sistemas serán retirados una vez terminadas las obras.

3.6 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de dicho sistema 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 igualan o sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos, requiriendo la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo. Si el seguimiento analítico de los efluentes de los sistemas de desbaste y decantación arrojara 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 zonas de instalaciones y parques de maquinaria. Además, diariamente se realizará una inspección visual del parque de maquinaria a fin de controlar posibles vertidos y fugas accidentales.

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

3.8 Los caminos que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura hubiera 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 Tajo y deberán ser demolidos tras la finalización de las obras.

4. Protección de la fauna.—Con el fin de proteger la fauna en el entorno de la línea y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas, que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas a todos los documentos del proyecto de construcción:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

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

4.2 Para minimizar la afección sobre la fauna se realizará la menor ocupación posible del suelo, ejecutando las medidas descritas en la condición 2.1.

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.

4.4 Además de lo establecido en la condición 1, el proyecto de construcción incorporará un estudio faunístico en consulta con el órgano de medio ambiente de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha que incluirá: a) descripción de las poblaciones animales ligadas a los ecosistemas fluviales situados a menos de 500 metros del trazado propuesto, en especial el tramo entre los puntos kilométricos 10+000 y 11+000 correspondientes a la zona de cruce con el río Tajo y láminas de agua anexas originadas por antiguas actividades extractivas situadas al sureste del trazado; b) conclusiones respecto a las medidas protectoras y correctoras necesarias, incluyendo limitaciones temporales y espaciales de determinadas actividades constructivas molestas para la fauna (tránsito de maquinaria, voladuras, etc.), para compensar la pérdida y disminución de la calidad de los hábitats faunísticos; c) definición de pasos de fauna que den continuidad a los pasos existentes en infraestructuras ya presentes (especialmente la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, las líneas de ferrocarril Algodor-Villaluenga y Castillejo-Toledo, la carretera N-400 de Cuenca a Toledo y la comarcal CM-401) incluyendo si fuera necesario la adecuación y cambios en las dimensiones de las obras de drenaje transversal que permitan y favorezcan el paso de la fauna y minimizar la fragmentación de hábitat faunísticos, mejorando la permeabilidad de la fauna en su conjunto.

4.5 Con objeto de disminuir la afección a la fauna piscícola, además de lo indicado en la condición 3, las obras de construcción del viaducto del río Tajo se llevarán a cabo exclusivamente en aquellos meses en los cuales no se afecte significativamente a las especies piscícolas presentes.

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

5. Protección atmosférica.—Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las zonas habitadas próximas y 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 materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera serán cubiertos para su transporte.

6. Prevención del ruido y vibraciones en áreas habitadas.—El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente los tramos situados en el polígono industrial de Toledo (punto kilométrico 14+000 a punto kilométrico 18+000 del tramo común) y en el Barrio de la Estación en las afueras de la ciudad de Toledo (punto kilométrico 19+700 a punto kilométrico 21+000 del tramo común). También se analizarán las edificaciones aisladas a lo largo del trazado (Caserío de Ahín, punto kilométrico 12+000 a punto kilométrico 12+300; Finca del Tinao, punto kilométrico 3+700 a punto kilométrico 4+000; Caserío «Calabazas Altas», punto kilométrico 12+300 a punto kilométrico 12+600; Finca «La Alberquilla», punto kilométrico 18+300 al punto kilométrico 18+500, y Caserío de Valdecaba Baja, punto kilométrico 1+000 de la Conexión Toledo-Andalucía.

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

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

Zonas residenciales con presencia de tráfico en la actualidad:

Leq (siete-veintitrés horas) menor que 65 dB (A).
Leq (veintitrés-siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas residenciales sin tráfico fluido cercano en la actualidad:

Leq (siete-veintitrés horas) menor que 60 dB (A).
Leq (veintitrés-siete horas) menor que 50 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Zonas hospitalarias:

Leq (siete-veintitrés horas) menor que 55 dB (A).
Leq (veintitrés-siete horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

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

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles 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 considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalifícaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las edificaciones de las siguientes zonas: polígono industrial de Toledo (punto kilométrico 14+000 a punto kilométrico 18+000 del tronco común), y en el Barrio de la Estación en las afueras de Toledo (punto kilométrico 19+700 a punto kilométrico 21+000 del tronco común); también en las edificaciones a lo largo del trazado (Finca del Tinao, punto kilométrico 3+700 a punto kilométrico 4+000; Caserío de Ahín, punto kilométrico 12+000 a punto kilométrico 12+300; Caserío «Calabazas Altas», punto kilométrico 12+300 a punto kilométrico 12+600 y Finca «La Alberquilla», punto kilométrico 18+300 a punto kilométrico 18+500) y en el Caserío de Valdecaba Baja, punto kilométrico 1+000 de la conexión Toledo-Andalucía.

Los niveles de vibración en el interior de la 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: Residencial. Día: 2. Noche: 1,4.
Uso: Oficinas. Día: 4. Noche: 4.
Uso: Comercial: Día: 8. Noche: 8.
Uso: Sanitario. Día: 1. Noche: 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 medias de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado en 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 previstos se aproximen a los objetivos de calidad.

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

7. Mantenimiento de la permeabilidad.

7.1 Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se garantizará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Dado que el corredor afectado presenta un uso del suelo fundamentalmente agrícola, las necesidades de paso de la maquinaria agrícola serán consideradas para el dimensionado de las estructuras que materialicen la permeabilidad. Todo desvío, provisional o permanente, se señalizará adecuadamente.

7.2 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, minimizando la longitud de los recorridos y la ocupación de suelo que conlleva dicha reposición.

8. Medidas de protección del patrimonio cultural.

8.1 En coordinación con la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura 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, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con 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.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención a las excavaciones en el entorno del yacimiento arqueológico de la Edad de Bronce, Edad de Hierro y romano «Caserío de Ahín», concretamente al tramo desde el punto kilométrico 12+000 al punto kilométrico 12+300 de la conexión Madrid-Toledo y por consiguiente los tramos de las conexiones Andalucía-Toledo y Toledo-Andalucía que solapan con el tramo citado de la conexión Madrid-Toledo, por ser la zona donde confluyen dichas conexiones.

8.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas interceptadas en los siguientes puntos: Conexión Madrid-Toledo, punto kilométrico 2+900; Conexión Toledo-Madrid, punto kilométrico 2+900; Conexión Andalucía-Toledo, punto kilométrico 1+500 y Conexión Toledo-Andalucía, punto kilométrico 2+200. Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995, de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente 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.

9. Localización de vertederos, préstamos, canteras, caminos de obra e instalaciones auxiliares.—El proyecto de construcción incluirá un estudio de canteras abandonadas existentes en el entorno de la actuación para determinar la posibilidad de su utilización como zonas de vertedero, dando prioridad a canteras abandonadas de grandes dimensiones, de forma que puedan eliminarse los excedentes de tierras de las obras generando un impacto positivo por la restauración de zonas degradadas. También se estudiarán las zonas temporales de acopio y la posible comercialización del material excedente. Asimismo, en dicho estudio se analizarán, en coordinación con las empresas explotadoras, las futuras necesidades de tierras para la restauración de explotaciones activas, estudiando la posibilidad de establecer vertederos próximos a éstas, de forma que, en un futuro, puedan emplearse en el relleno de estas zonas de extracción. También se considerarán las posibles afecciones a la población o a espacios naturales por el tránsito de camiones.

El documento de planos del proyecto de construcción incluirá planos, a escala no menor de 1:5.000, de la localización de todas las instalaciones auxiliares, vertederos, zonas de préstamos y canteras, caminos de obra, así como las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

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

Espacios protegidos y hábitat incluidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE.
Banda de 100 metros a cada lado de los ríos y arroyos.
Lagunas artificiales entre la traza (tramo del punto kilométrico 10+000 al punto kilométrico 10+500) y el río Tajo, sin perjuicio de lo indicado al respecto en la condición 10.
Terrenos de alta permeabilidad.
Zonas de inundación temporal.
Montes públicos o de utilidad pública.
Zonas de interés arqueológico
Suelos de elevada capacidad agrológica
Otras áreas de interés paisajístico, ecológico, cultural o socioeconómico.

Asimismo, se incluirá un plan de obra, donde se detallarán las medidas protectoras necesarias, entre las que se contarán al menos las limitaciones horarias en la explotación y la ejecución de riegos para evitar la generación de polvo. Por último, estas zonas deberán contar con un proyecto de recuperación ambiental, según se expone en la condición 10, que deberá incluirse en los documentos contractuales del proyecto de construcción.

En cualquier caso, para delimitar las ubicaciones definitivas de los vertederos, si no se tratase de canteras u otras explotaciones mineras

abandonadas se procederá a una prospección arqueológica previa a la aprobación del proyecto de construcción. Si finalmente fuese precisa una zona de préstamos, ésta se empleará también como zona de vertedero, rellenando y restaurando las zonas excavadas.

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.—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 túnel, 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.

Aquellas medidas de integración ambiental proyectadas en el entorno de las lagunas artificiales entre la traza (tramo del punto kilométrico 10+000 al punto kilométrico 10+500) y el río Tajo, originadas por las antiguas extracciones de grava bajo nivel freático, se realizarán en coordinación con la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, considerando los objetivos de los proyectos realizados o en curso y colaborando si fuera necesario u oportuno para la recuperación de dichas láminas de agua.

Se deberá prestar especial atención a los siguientes tramos con mayor riesgo de erosión:

Terraplenes y puente sobre el canal entre los puntos kilométricos 0+700 a 1+500 de la conexión Madrid-Toledo.

Terraplenes y pasos sobre CM-4001 y carretera de acceso a los talleres de La Sagra entre los puntos kilométricos 4+000 a 5+200 de la conexión Madrid-Toledo.

Desmontes entre los puntos kilométricos 5+500 y 8+550 de la conexión Madrid-Toledo.

Terraplenes entre los puntos kilométricos 10+000 y la confluencia de la conexión Madrid-Toledo con las conexiones Andalucía-Toledo y viceversa.

Estribos de los viaductos y puentes, en especial sobre el río Tajo (puntos kilométricos 10+555 a 10+805) y sobre el arroyo Valdecaba (puntos kilométricos 3+521 a 3+541).

Desmontes entre los puntos kilométricos 11+900 y 12+300 de la conexión Madrid-Toledo.

Terraplenes de la conexiones Toledo-Andalucía y viceversa.

Embocadura del túnel de paso bajo al línea del NAFA a Sevilla.

Desmontes entre las conexiones Toledo-Andalucía y viceversa para el paso bajo la N-400.

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

Las tareas de revegetación en los taludes con mayor riesgo de erosión o de alterar la calidad de las aguas de cauces próximos se efectuarán con la mayor rapidez posible una vez terminados dichos taludes con objeto de minimizar dichos riesgos. Las siembras y plantaciones se diseñaran 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 las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación.

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

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

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tuvieran una utilidad permanente y que hayan sido 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 en las fases de construcción y de explotación y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas, tanto en el estudio de impacto ambiental como en las condiciones de esta declaración.

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.

Umbrales críticos 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.

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

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

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

Estudio de la vegetación de ribera, según la condición 2.4.

Estudio de fauna según la condición 4.2.

Estudio acústico en las zonas indicadas en la condición 6.

Prospección arqueológica según la condición 8.

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

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

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

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

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, exigidas en las condiciones de la presente declaración, 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 las condiciones de la presente declaración, así como las nuevas medias adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre las poblaciones animales a las que se refiere la condición 4.2.

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

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

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

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

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 que se refiere la condición 4.6.

Protección atmosférica, a que se refiere la condición 5.

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

Mantenimiento de la permeabilidad, a que se refiere la condición 7.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico ni inventariado no descubierto en las prospecciones, 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, en su caso, a la que se refiere la condición 9.

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

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

13. Definición contractual y financiación de las medidas 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 alternativa Oeste 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 Comunidad Autónoma.

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, 13 de febrero de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo del proyecto de Acceso a Toledo en alta velocidad es definir los trazados de conexión de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla con Toledo, de manera que pueda comprobarse su viabilidad y valorar las diferentes alternativas.

La conexión de Toledo a la alta velocidad viene condicionada por: 1) La necesidad de alineaciones rectas en la línea Madrid-Sevilla, donde exista posibilidad de ubicar los aparatos de vía para los desvíos: Esto es antes de los talleres de La Sagra, hacia el punto kilométrico 52 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla; 2) La presencia del río Tajo y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Carrizales y Sotos de Aranjuez» y el Lugar de Interés Comunitario (LIC) «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid», y 3) La ampliación prevista en los talleres de La Sagra.

La conexión a Toledo en alta velocidad con la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla se efectúa en salto de carnero, tanto para las relaciones de Toledo a Madrid como para aquellas entre Toledo y Andalucía, lo que evita el cizallamiento con la línea Madrid-Sevilla.

Se han estudiado dos alternativas: Este y Oeste, cada una de ellas compuesta de cuatro conexiones: Madrid-Toledo, Toledo-Madrid, Andalucía-Toledo y Toledo-Andalucía. La conexión Madrid-Toledo presenta un tramo común para las alternativas Este y Oeste, justamente a partir de los puntos kilométricos 11+601 y 12+903, respectivamente. La longitud total de la alternativa Este es de 29,167 kilómetros, mientras que la de la alternativa Oeste es de 33,232 kilómetros. Ambas alternativas planteadas presentan más de un 60 por 100 de tramo común adosado al ramal ferroviario Castillejo-Toledo.

Alternativa Este

La conexión Madrid-Toledo se inicia en el punto kilométrico 54+800 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, en el término municipal de Villaseca de la Sagra y finaliza en la actual estación de Toledo. Comienza en dirección norte-sur entre la línea Madrid-Sevilla y los talleres de La Sagra. Cruza mediante un paso inferior de 142 metros (puntos kilométricos 1+675 a 1+817) la línea Madrid-Sevilla al final de los talleres de La Sagra y posteriormente cruza el río Tajo en un viaducto de 290 metros (puntos kilométricos 3+580 a 3+870) y 6,8 metros de altura máxima, disponiéndose paralela al ramal Algodor-Villaluenga, en el término municipal de Aranjuez. Posteriormente esta conexión Madrid-Toledo gira hacia el oeste cruzando en un viaducto de 215 metros el ramal Algodor-Villaluenga. En el cruce con el ramal se proyecta un terraplén de más de un kilómetro de longitud y 10 metros de altura máxima. Tras superar la estación de Algodor por el norte, alcanza el ramal Castillejo-Toledo en el término municipal de Toledo. A la altura del arroyo de Valdecaba, abandona la plataforma del ramal actual para conseguir una alineación recta que permita las conexiones Toledo-Andalucía y viceversa, cerca del caserío de Ahín, para situarse nuevamente sobre el trazado actual. Se proyectan dos viaductos de 44 y 20 metros de longitud sobre el río Algodor y el arroyo Valdecaba respectivamente. Antes de llegar al nudo de la N-400 y N-401, el trazado abandona el ramal Castillejo-Toledo, gira hacia el norte y finaliza en una recta que llega a la estación de Toledo. La longitud total de la conexión Madrid-Toledo es 21,024 kilómetros.

La conexión Toledo-Madrid parte justo antes del paso superior existente con la carretera CM-4001, separándose de la conexión Madrid-Toledo en el punto kilométrico 2+990. A continuación gira hacia el este y luego se une a la línea Madrid-Sevilla. La longitud total de la conexión Toledo-Madrid es 2,249 kilómetros, discurriendo íntegramente por el término municipal de Villaseca de La Sagra.

La conexión Andalucía-Toledo comienza en el punto kilométrico 65 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. A continuación gira al oeste, cruza dicha línea con un paso inferior de 104 metros y posteriormente pasa bajo la N-400, con los desmontes más relevantes planteados en el proyecto (nueve metros de altura máxima). La conexión con Madrid-Toledo se encuentra próxima al arroyo Valedecaba, sobre el que se proyecta un viaducto de 20 metros (puntos kilométricos 2+840 a 2+860). La longitud total de la conexión Andalucía-Toledo es 3,018 kilómetros.

Por último, la conexión Toledo-Andalucía es similar a la conexión anterior, pero sin la necesidad de cruzar la línea Madrid-Sevilla. La longitud total de la conexión es de 2,874 kilómetros y al igual que la anterior discurre por el término municipal de Toledo.

Los movimientos de tierras arrojan un balance con un déficit de tierras de 645.296 m^3 Por otro lado, se estima que el volumen que será necesario enviar a vertedero es de 415.195 m^3

Alternativa Oeste

La conexión Madrid-Toledo se inicia en el punto kilométrico 51+300 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, en el término municipal de Alameda de la Sagra y finaliza en la actual estación de Toledo. Se desplaza hacia el oeste para luego tomar dirección norte-sur, dejando espacio entre el eje y los talleres de La Sagra, ya en el término municipal de Villaseca de La Sagra.

La conexión Madrid-Toledo cruza mediante viaductos el ramal Algodor-Villaluenga, la carretera de acceso a los talleres y la CM-4001, aproximándose y disponiéndose paralela a la línea de alta velocidad, en el término municipal de Mocejón. Finalmente cruza el Tajo mediante un viaducto de 250 metros (puntos kilométricos 10+555 a 10+805) y de altura máxima 5,3 metros, ya en el término municipal de Toledo, y cruza el arroyo Valdecaba mediante un viaducto de 20 metros (puntos kilométricos 11+775 a 11+795) para unirse al tramo común con la alternativa Este. La longitud total de la conexión Madrid-Toledo es de 22,326 kilómetros.

La conexión Toledo-Madrid presenta un viaducto de 20 metros sobre el arroyo Valdecaba y se separa de la conexión Madrid-Toledo en el punto kilométrico 2+670, pasando con una pérgola de 350 metros sobre la línea Madrid-Sevilla, proyectándose un terraplén de más de medio kilómetro de longitud y alturas máximas de 12 metros. La longitud total de la conexión Toledo-Madrid es 3,210 kilómetros, discurriendo por los términos municipales de Alameda de La Sagra y Villaseca de La Sagra.

La conexión Andalucía-Toledo tiene el mismo punto de inicio y atraviesa las mismas infraestructuras que la alternativa Este con estructuras de tipo y dimensiones similares. Se cruza el arroyo Valdecaba con un pequeño viaducto de 20 metros (puntos kilométricos 3+521 a 3+541). La convergencia con la conexión Madrid-Toledo se realiza en las inmediaciones del caserío de Ahín. La longitud total de esta conexión es 3,969 kilómetros.

Por último, la conexión Toledo-Andalucía es prácticamente paralela a la conexión anterior y sin cruzar la línea Madrid-Sevilla. Se cruza el arroyo Valdecaba con un pequeño viaducto de 20 metros (puntos kilométricos 0+272 a 0+292). La longitud total de la conexión es 3,727 kilómetros y al igual que la anterior discurre por el término municipal de Toledo.

Los movimientos de tierras arrojan un balance con un déficit de tierras de 860.283 m.^{3} Por otro lado, se estima que el volumen que será necesario enviar a vertedero es de 706.323 m.^{3}

ANEXO II

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 la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Áreas de interés natural, puntos de interés cultural, clima, litología, geomorfología, edafología, hidrología superficial, hidrogeología, vegetación y usos del suelo, fauna, paisaje, medio social, económico y territorial y vías pecuarias. Todos estos factores ambientales han sido cartografiados a escala 1:50.000. El estudio de impacto ambiental incluye medidas mitigadoras de impactos y un programa de vigilancia ambiental.

El ámbito de estudio comprende una banda asociada a las alternativas desde los talleres de mantenimiento de La Sagra de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla hasta la actual estación de Toledo. Se encuentra en las terrazas bajas del río Tajo, al sur de la comarca de La Sagra, donde vierte el río Algodor y otros arroyos como el Guatén o el Valdecaba. La vegetación y la fauna mejor conservada se sitúan en las márgenes del río Tajo, cuya ribera se encuentra deteriorada y discontinua. Está compuesta por sauces, chopos, olmos y tarays. La zona está dominada por cultivos de regadío, lo que determina la explotación del acuífero y la existencia de numerosas acequias.

De la información del inventario destaca la existencia en el ámbito del estudio de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA número 119) «Carrizales y Sotos de Aranjuez», según la Directiva 79/409/CEE. Este espacio está propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC ES 3110006) bajo la denominación de «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid», para formar parte de la Red Natura 2000, según la Directiva 92/43/CEE, incorporada a la legislación española por el Real Decreto 1999/1995. Dicho espacio protegido presenta un alto valor botánico y faunístico ligado a la ribera del río Tajo, la cual está dominada por carrizales, espadañales y tarayales en los que habitan poblaciones nidificantes de anátidas, rálidas y paseriformes palustres, entre las que destaca el avetorillo, martinete, aguilucho lagunero y otras como la garza imperial, cormorán grande, malvasía, avoceta, calamón, cigüeñuela, carricerín real, bigotudo o el pechiazul. También destacan los cerros yesíferos con comunidades gipsícolas protegidas y ricas en endemismos, alternando con retazos de coscojar, donde existen poblaciones de algunas especies de lepidópteros calificadas entre las más importantes de Europa. Por último, existen saladares fuertemente amenazados en las áreas de salinas interiores, en los que destacan especies como «Arthrocnemum macrostachyum», «Suaeda fruticosa» sbsp «brevifolia», «Limonium dichotomum», «Pucinellia festuciformis» o «Aeluropus littoralis».

Respecto a los impactos ambientales cabe destacar los ocasionados por la alternativa Este, que discurre desde el punto kilométrico 3+750 y el 7+800 por el LIC y ZEPA mencionado anteriormente, aunque no afecta a zonas de mayor valor ambiental dentro de dicho espacio, sino principalmente a zonas degradadas que incluyen dos líneas ferroviarias y una estación. Las principales afecciones son: a) un nuevo viaducto sobre el río Tajo, b) 2.000 metros de nueva construcción a menos de 300 metros de la línea de ferrocarril Madrid-Badajoz, c) 1.300 metros sobre la línea de ferrocarril Castillejo-Toledo. El impacto ocasionado a los espacios naturales se califica como severo. La alternativa Oeste sólo presenta posibles efectos compatibles derivados de la proximidad de la construcción de la infraestructura y elementos auxiliares a ésta.

Las afecciones más importantes al suelo de más alta calidad y mayor productividad se producen en la alternativa Este en una longitud de 13.400 metros, mientras que en la alternativa Oeste se producen a lo largo de 8.600 metros, por lo que la afección a las zonas de suelos cuya calidad es mayor es un 20 por 100 mayor en la alternativa Este.

El impacto severo a los procesos geomorfológicos es similar en ambas alternativas y se localizan, en la conexión Madrid-Toledo, para la alternativa Este y en las conexiones Andalucía-Toledo y viceversa, para la alternativa Oeste.

En la alternativa Este, el volumen estimado de vertedero es 415.195 m.^{3}, mientras que los préstamos necesarios serían de 654.049 m.^{3}, sumando ambos 1.069.244 m.^{3}, mientras que, en la alternativa Oeste, el volumen a vertedero es 706.323 m.^{3}, los préstamos necesarios serían de 915.259 m.^{3}, sumando ambos 1.621.583 m.^{3}, un 33 por 100 superior al de la alternativa Este.

La diferencia entre las alternativas en la hidrología superficial y en los recursos hídricos subterráneos no es significativa, siendo afecciones severas únicamente el cruce con el río Tajo.

Las afecciones a la vegetación, fauna y unidades paisajísticas con mayor valor ambiental coinciden con los bosques de galería de «Salix alba» y «Populus alba», junto al río Tajo, no habiendo diferencias importantes entre ambas alternativas.

Respecto a los impactos sobre zonas de interés cultural, la alternativa Este discurre unos 200 metros por una zona denominada Bien de Interés Cultural (BIC) de la Comunidad de Madrid, incluida en la zona ZEPA y LIC, mientras que la alternativa Oeste no afecta a dicha zona BIC. Por otro lado, la alternativa Oeste discurre junto al yacimiento «Dehesa de Ahín», lugar de habitación de la Edad de Bronce, Hierro y romana (2.500 a. C.-siglo VII d.C.), mientras que la alternativa Este se sitúa a unos 100 metros.

En ambas alternativas resultan afectadas cuatro vías pecuarias, siendo algo más del doble la longitud en la que se produce el corte en la alternativa Este (500 metros) que en la Oeste (200 metros).

Los niveles sonoros máximos superan los 75 dB(A) en el tramo común a ambas alternativas a lo largo de 4.800 metros, concretamente en la zona del polígono industrial de Toledo y en las proximidades a la estación.

No existen diferencias importantes entre las dos alternativas respecto a los impactos sobre la productividad primaria.

El estudio de impacto ambiental concluye que: 1) Ambas alternativas causan una afección ambiental similar, y 2) La alternativa Oeste no discurre por espacios protegidos mientras que la Este lo hace a lo largo de 4.800 metros. No obstante, la alternativa Este discurre dentro del espacio protegido sobre líneas férreas o estaciones existentes y sin presencia de valores naturales de particular interés.

ANEXO III

Resumen del resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

En el período de información pública se han presentado un total de 10 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Tajo indica que el proyecto constructivo deberá incluir la delimitación del dominio público hidráulico de

los cauces afectados mediante un estudio hidrológico donde se determinará la máxima crecida ordinaria (artículo 4 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico). El citado proyecto contemplará que las obras en las zonas de afección a cauces (cruces o paralelismos) respeten la capacidad de desagüe correspondiente a avenidas extraordinarias de quinientos años de período de retorno, sin provocar afecciones a los terrenos colindantes. Igualmente se analizarán y en su caso se modificarán las obras de drenaje existentes en los tramos en los que se aproveche infraestructura existente. En el caso de que las actuaciones precisaran ocupar provisionalmente la zona de dominio público hidráulico, se solicitará la oportuna autorización a la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Recomienda ejecutar las estructuras con tablero horizontal, con el mínimo esviaje respecto al eje del cauce y con los apoyos orientados en el sentido de la corriente. Se respetará la vegetación de ribera, adoptando las medidas precisas para evitar las alteraciones posibles sobre la misma. Los tramos de los cauces afectados por las obras deberán ser restituidos a su estado inicial, así como el cauce y las riberas en toda la zona de influencia, mediante limpieza, protección con materiales apropiados para evitar la erosión, plantaciones con especies adecuadas o cualquier otra actuación que se considere necesaria por este organismo. En las obras de paso y estructuras que salven cauces así como los movimientos de tierra próximos a los mismos se adoptarán las medidas preventivas para evitar arrastre de sedimentos a los cauces, acumulación o vertidos de tierras e interrupción de los mismos.

La Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid considera que la obtención de préstamos y materiales que hayan de destinarse a la construcción de la obra estará sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando se trate de actuaciones comprendidas en alguno de los supuestos enunciados en la Ley 10/1991, de 4 de abril, para la Protección del Medio Ambiente, de la Comunidad de Madrid, modificada por Decreto 123/1996, no siendo preciso la aplicación de dicho trámite cuando aquéllos fueran extraídos de la propia traza o de una cantera que cuente con autorización del órgano competente. La declaración de impacto ambiental deberá contemplar un plan de vertido de tierras y demás materiales inertes procedentes de la ejecución del proyecto, para su autorización.

En cuanto al impacto acústico se deberán cumplir los requisitos exigidos al efecto en cuanto a ruido y vibraciones en el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica vigente en la Comunidad de Madrid.

Deberá garantizarse una coordinación adecuada respecto a otras actuaciones promovidas en el mismo ámbito territorial, como son la R-IV o el tren de Alta Velocidad «Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia», actualmente en proyecto.

La alternativa Este atraviesa en su recorrido 4.200 metros del espacio declarado como ZEPA «Carrizales y Sotos de Aranjuez», de acuerdo con la Directiva 79/409/CEE, que da soporte legal a la necesidad de proteger los hábitat capaces de garantizar la preservación de las siguientes especies: Aguilucho lagunero, búho real, ánade real, focha común, garza real, martín pescador, entre otras. Asimismo, es de significar que la citada ZEPA se encuentra incluida en la propuesta revisada de Lugares de Importancia Comunitaria de la Comunidad de Madrid, concretamente en el LIC «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid». A pesar de esto, el estudio considera que sólo se producirán impactos severos sobre la fauna entre los puntos kilométricos 7+300 y 7+500, sin tener en cuenta la pérdida y fragmentación del hábitat que se producirá en el resto de la superficie de ZEPA.

Ambas alternativas plantean el paso del río Tajo a través de viaductos, cuya construcción provocará la afección y, en el peor de los casos, la desaparición de la vegetación asociada al río y un importante impacto sobre el paisaje de ribera.

La alternativa Este afecta, asimismo, a una zona declarada Bien de Interés Cultural entre los puntos kilométricos 10+000 y 11+500, mientras que la Alternativa Oeste no afecta a puntos de interés cultural inventariados.

En consecuencia, de la realización de la obra proyectada como alternativa Este se derivarían impactos ambientales de mayor importancia, al ser la única de las dos alternativas que afecta a un espacio natural protegido, así como ser igualmente la única que afecta a bienes declarados de interés cultural. Igualmente, dichos impactos se sumarían a los producidos por otros proyectos en la zona, por lo que se deberían considerar los efectos acumulativos y sinérgicos de los proyectos existentes y propuestos en la zona, así como la permeabilidad territorial.

Por todo lo anterior estima que la realización de la Alternativa Oeste —que no afecta a ningún espacio protegido, ni a bienes declarados de interés cultural, que produce unos movimientos de tierra similares a los de la alternativa Este (no existiendo una diferencia importante entre la longitud de vía de nueva construcción de ambas alternativas), y que cruza en un menor número de ocasiones al tren de Alta Velocidad Madrid-Sevilla— produciría unos efectos ambientales de mucha menor magnitud y más fáciles de asumir.

La Ayuntamiento de Toledo considera que ambas alternativas propuestas en el estudio informativo son aceptables por tener impactos semejantes, debiendo adoptarse la que garantice una más pronta ejecución de la declaración de impacto y en consecuencia de ejecución del proyecto.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Toledo sostiene que ambas alternativas propuestas en el estudio son muy similares por lo que proponen la que pueda ser ejecutada en el menor plazo posible, aunque considera el problema de viabilidad que puede suponer la solución Este a su paso por la ZEPA «Carrizales y Sotos de Aranjuez».

Izquierda Unida-Izquierda de Castilla-La Mancha, concluye en su alegación que se deben modernizar las infraestructuras existentes: La construcción de la 3.ª y 4.ª vía desde Madrid hasta Aranjuez o la adaptación del tramo Castillejo-Añover y la variante entre Villasequilla y Algodor, entre otras. Estas modificaciones conseguirían reducir el tiempo del trayecto Madrid-Toledo a treinta y siete minutos, sólo diez minutos más que la propuesta del estudio informativo en cuestión. Asimismo, se indica que no se debe seguir castigando el medio ambiente mediante nuevas infraestructuras que pueden ser acometidas modernizando las infraestructuras existentes y que el ahorro para la sociedad no sólo será económico sino que también lo será en impacto medioambiental.

La Asociación ACMADEN-Ecologistas en Acción (Puebla de Montalbán, Toledo) alega que el documento del estudio informativo es incompleto, insuficiente e inadecuado para la tramitación administrativa que se pretende por lo que debe de ser retirado y puesto a disposición pública un nuevo estudio informativo que detalle debidamente los contenidos del estudio de impacto ambiental y unos planos a escala adecuada para apreciar el trazado en detalle.

Además, considera que el impacto ambiental de las dos alternativas planteadas supone un impacto ambiental crítico dadas las características de la obra y sus efectos sobre los espacios naturales y las especies silvestres que existen en la zona.

Manifiesta que la alternativa Este afecta de forma crítica a la ZEPA de los Carrizales y Sotos de Aranjuez. Este espacio podría verse a su vez afectado por el trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Cuenca por lo que los efectos acumulados implicarían, en la práctica, la destrucción del espacio y de las especies que lo habitan. Asimismo, el cruce con el río Tajo supone una grave afección para las formaciones riparias de la zona.

Por otro lado, la alternativa Oeste afecta de forma crítica al río Tajo y su entorno inmediato caracterizado en esta zona por la presencia de formaciones riparias en buen estado de conservación y por la presencia de una comunidad asociada de aves catalogadas como amenazadas. Además, se da la circunstancia de que esta zona es la más afectada por el vertido de fuel-oil ocurrido en el río Tajo el pasado 1 de agosto de 2000, por lo que los efectos acumulados podrían impedir definitivamente la recuperación de la zona.

Por último, se adhieren y hacen suyas las alegaciones presentadas por IU de Castilla-La Mancha incluidas en este anexo.

Don Lorenzo Piñeyro Escriva de Romaní hace constar en su alegación que la alternativa Oeste afecta a la finca Velilla, propiedad de las empresas que representa, ya que dejaría parte de ésta aislada y afectaría a la productividad de la misma. Además, se indica que dicha alternativa terminaría con las aves acuáticas implantadas en un sistema de charcas existentes en dicha finca que quedaría seriamente afectado y con grave impacto ecológico.

La citada variante Oeste por dejar aislada la parte de finca a la que afecta, causará innumerables problemas para el tránsito de ganado y sería necesario construir, al menos, dos pasos tanto para el ganado como para vehículos agrícolas, tractores, cosechadores y camiones.

Don Álvaro Hernández Toda y cuatro firmantes más, propietarios de la finca Valdecaba Baja indican que en el estudio de impacto ambiental no se recogen valoraciones de impactos críticos, calificando éstos en su mayor grado como severos o moderados, aún cuando se atraviesa una ZEPA, sotos, carrizos, humedales, restos arqueológicos, etc. No se valoran con suficiente nitidez los impactos sobre el entorno socioeconómico producidos por la barrera territorial proyectada.

Además, respecto de la finca Valdecaba Baja, hace constar que la alternativa Oeste debe ser rechazada debido a: 1) la ocupación de zonas de cultivo y de ganado de alta productividad; 2) despilfarro económico (1.000 millones de pesetas) frente a la alternativa Este; 3) afección a zonas de humedales, carrizos y charcas donde se encuentran numerosas aves protegidas; 4) necesidad de acometer un nuevo viaducto sobre el río Tajo lo que afectaría seriamente al ecosistema de la zona; 5) afección

a edificio o caserío de vivienda de la finca (punto de interés cultural) y a importantes yacimientos arqueológicos. Por último, se decantan por la alternativa Este Eje-1 y el ramal Este Eje-4 por causar menor afección a la finca de su propiedad «Valdecaba Baja».

Don Luis Alberto Azpilicueta Astarloa, Administrador único de la sociedad «Astarco, Sociedad Anónima», propietaria de la finca «Calabazas Altas», indica que en el estudio no se recogen valoraciones de impactos críticos, calificando éstos en su mayor grado como severos o moderados, aún cuando se atraviesa una ZEPA, sotos, carrizos, humedales, restos arqueológicos, etc. No se valoran con suficiente nitidez los impactos sobre el entorno socioeconómico producidos por la barrera territorial proyectada.

Además, respecto a la finca «Calabazas Altas», hace constar que ambas alternativas deben ser rechazadas debido a: 1) la ocupación de zonas de cultivo (de regadío, no de secano como consta en el estudio informativo) y de ganado de alta productividad; 2) afección a la vivienda principal y al conjunto del Caserío Calabazas Altas, y 3) afección a la fauna y en concreto al coto de caza TO-10795.

La Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE no hace ninguna valoración de carácter ambiental, considerando que ambas alternativas son válidas.

4642 *RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Mejora de calado y rehabilitación de muelles en la dársena de La Herrera», de la Autoridad Portuaria de Pasajes.*

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.

El proyecto Mejora de calado y rehabilitación de muelles en la dársena de La Herrera no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental. Este proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, los cuales sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en dicha disposición cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

La Autoridad Portuaria de Pasajes remitió, con fecha 2 de octubre de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación correspondiente con las características más significativas del proyecto para que determinara sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado. Esta documentación, que corresponde al presente proyecto, figuraba bajo el título Actuaciones en la dársena de Herrera del puerto de Pasajes. La descripción del proyecto figura en el anexo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos y asociaciones previsiblemente interesados sobre los efectos ambientales del proyecto. Un resumen del resultado de la consulta figura en el anexo.

Tras examinar la documentación recibida, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no se prevé, como resultado de la ejecución del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras y, en su caso, la naturaleza de tales medidas al objeto de conseguir impactos no significativos.

Para ello es suficiente, tal como se indica en la documentación recibida, que los materiales procedentes del dragado y de la demolición prevista se transporten a vertedero, en el caso de material suelto, o se utilicen como relleno, en el caso de roca. Así mismo, los materiales de préstamo necesarios tanto para completar el relleno de la nueva explanada y el trasdós de los muelles, como para la formación de la escollera de protección, procederán de canteras y excavaciones debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones previstos en la normativa vigente.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto Mejora de calado y rehabilitación de muelles en la dársena de La Herrera.

Madrid, 18 de febrero de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Descripción del proyecto

Las principales actuaciones del proyecto son, de forma resumida, las siguientes:

Prolongación del muelle Buenavista. Con esta actuación se incrementa en 120 metros la longitud del muelle Buenavista, el más importante del puerto de Pasajes. Dado que el actual muelle de Buenavista se construyó mediante un muro de hormigón sumergido de 9 metros de anchura y cimentado directamente sobre la roca, resulta lógico que la prolongación se ejecute de forma similar, por lo que se procederá en primer lugar a la demolición del saliente norte del muelle Avanzado, para posteriormente continuar la sección tipo existente.

Muelle Avanzado Oeste. Se realizará un avance de 20 metros, con lo que se conseguirá aumentar su calado de 6 a 8 metros. El avance de este muelle, de 147 metros de longitud, se llevará a cabo mediante la ejecución de tres filas de pilotes de 1,5 metros de diámetro, unidos por un emparrillado de vigas de 2 metros de canto.

Muelle del Reloj. Se llevará a cabo un avance de 10 metros, aumentando su calado de 5 a 7 metros. Con este avance se mejorará la capacidad de almacenamiento de la zona de confluencia Buenavista - Avanzado. El avance se realizará mediante la ejecución de una serie de pilas transversales, de 4 metros de anchura, sobre las que se construirá, a modo de puente, el tablero que conformará la nueva superficie del muelle.

Relleno en el fondo de la dársena de Herrera. Con esta actuación se crea una nueva superficie de 7.550 metros cuadrados en el fondo de la citada dársena. La ejecución del relleno se coronará con una capa de un metro de relleno seleccionado y se protegerá mediante un manto de escollera.

Consultas realizadas: La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a los siguientes organismos e instituciones sobre la problemática ambiental del proyecto: Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Calidad Ambiental, Viceconsejería de Medio Ambiente (Gobierno Vasco), Dirección General de Recursos Ambientales, Viceconsejería de Medio Ambiente (Gobierno Vasco), Viceconsejería de Pesca (Gobierno Vasco), Ayuntamiento de Pasajes, Cofradía de Pescadores de Pasajes y Ecologistas en Acción.

A continuación se resume el contenido de las contestaciones recibidas:

Dirección General de Costas: Señala que las obras tienen lugar íntegramente en el dominio público portuario, y que no son de prever afecciones apreciables al medio marino ni al dominio público marítimo-terrestre, por lo que no tiene objeciones que realizar.

Ayuntamiento de Pasajes: Considera que el proyecto contraviene el planeamiento urbanístico vigente, e indica que debe ser aprobado el Plan Especial Portuario. Afirma que el proyecto afecta al entorno urbano próximo, y que presenta impactos negativos en cuanto a la renovación de aguas de la dársena de Herrera y el desagüe de la regata de Txingurri.

4643 *RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto modernización de los regadíos de la Comunidad de Regantes Sierra Magina-El Caz (Torres, Jaén) de la «Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias del Sur y el Este, Sociedad Anónima».*

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