

promoción Económica de Castilla-León, en la provincia de Avila, en el expediente AV/72/P07 figura «Orden», debiendo figurar «Dirección General». En la Zona de Promoción Económica de Andalucía, en la provincia de Sevilla, en el expediente SE/360/P08, figura «Disposición General», debiendo figurar «Dirección General». En la Zona de promoción económica de Extremadura, en la provincia de Badajoz, en el expediente BA/323/P11 figura «Disposición General», debiendo figurar «Dirección General».

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

4186

**RESOLUCION de 21 de diciembre de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Línea Madrid-Valencia. Variante de Manuel-Enova» (Valencia), de la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario.**

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, se hace pública, para general conocimiento, la declaración de impacto ambiental sobre el citado proyecto, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 21 de diciembre de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO «LÍNEA MADRID-VALENCIA. VARIANTE DE MANUEL-ENOVA» (VALENCIA), DE LA DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, 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.

La Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario remitió, con fecha 17 de noviembre de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto mencionado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció, a continuación, un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del reglamento, con fecha 24 de marzo de 1994, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 28 de marzo de 1994, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Valencia» de 20 de mayo de 1994; en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 26 de octubre de 1994, la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

El Anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo, línea Madrid-Valencia. Variante de Manuel-Enova (provincia de Valencia).

#### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Dirección General de Política Ambiental declara que, de las soluciones presentadas, resulta la más viable ambientalmente la denominada alternativa este, si además de lo indicado en el estudio de impacto ambiental se cumplen las siguientes condiciones:

1. *Protección de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la nueva línea férrea, se asegurará la continuidad de los servicios existentes, entre los que destacan la carretera que une Enova y Rafelguarat, y las vías pecuarias denominadas Colada Azagador de Murcia, Colada Azagador de Perfull o de Sanz, Colada Azagador de San Juan y Cañada Real de Castilla. Asimismo, se protegerán y restituirán, en su caso, las acequias y canales que forman la red de riego de los cultivos de la zona que pudieran verse afectados. Además, teniendo en cuenta que la alternativa este discurre próxima a una cantera situada entre «Pla del Molla» y «El Corral de Cándido», se repondrán los pasos de acceso a la explotación minera, en caso de resultar afectados.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de no impactar significativamente las características del sistema fluvial formado por los ríos Albaida y Barcheta, no se localizarán canteras ni préstamos ni se verterán materiales ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte a dicho sistema fluvial. En particular, en la construcción de los puentes sobre los ríos Albaida y Barcheta, la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho estricto necesario para la construcción del viaducto.

Asimismo en el paso de los ríos y arroyos, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre, se respetará la permeabilidad de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a 5 metros a cada lado del cauce.

Además, teniendo en cuenta la posible afección al acuífero del que se surte la explotación minero-medicinal de Font Lis, se procederá a:

- No situar en ese área maquinaria ni materiales ni realizar vertidos de ningún tipo.
- Estudiar las medidas pertinentes para no afectar significativamente al acuífero a causa de las excavaciones necesarias para situar la traza de la vía.
- Diseñar y ejecutar las obras necesarias para impedir que al acuífero le lleguen contaminantes como consecuencia de la explotación de la vía.

3. *Protección del riesgo de inundaciones.*—Dado que el trazado de la vía discurre por un territorio caracterizado por su escaso relieve y considerando la existencia de períodos estacionales con una pluviometría elevada, se elaborará un estudio hidrológico en el que se detallen las características de los drenajes de la infraestructura, el desagüe de los pasos inferiores y el dimensionamiento de los viaductos sobre los cauces de los ríos Albaida y Barcheta. El citado estudio deberá ser informado por la Confederación Hidrográfica del Júcar.

4. *Prevención del ruido en áreas habitadas.*—Aunque la construcción de la alternativa este producirá en líneas generales una mejora de las condiciones acústicas actuales, debido a su alejamiento de los núcleos urbanos, deberán diseñarse y ejecutarse las medidas adecuadas para conseguir que el ruido producido por el tren no sobrepase los 55 dB (A) Leq nocturnos ni los 65 dB (A) Leq diurnos, ni un Lmax de 90 dB (A) medidos en las áreas habitadas a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura, en las zonas habitadas afectadas por esta alternativa, y definidas en el capítulo 4.2.2.1 del estudio de impacto ambiental.

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

5. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se desarrollará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra. El citado proyecto deberá prestar especial atención a los desmontes con alturas de 7 a 11 metros, existentes entre los puntos kilométricos

4,300 a 4,540; 4,600 a 4,840; 5,550 a 5,660 y 6.780 a 6,940; a los terraplenes con alturas de 7 a 11 metros, existentes entre los puntos kilométricos 1,100 a 1,700; 3,700 a 3,800, 5,100 a 5,360 y 5,380 a 5,440; y al túnel situado entre los puntos kilométricos 5,960 y 5,740.

También dedicará especial atención el cruce de los ríos Albaida y Barcheta; a la integración paisajística de la traza, viaductos y embocadura del túnel; y contemplará la ubicación y recuperación de los terrenos a utilizar para canteras, préstamos, escombreras y vertederos, parque y tránsito de maquinaria, almacén de materiales y plantas de hormigonado.

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

6. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través de la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de la obra:

Informe sobre las medidas de protección al acuífero, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido, en áreas habitadas realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 5.

Semestralmente y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre los niveles reales de ruido en las áreas a que se refiere la condición 4 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 5.

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

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

7. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo e inclusión en la documentación de contratación de las obras, de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las medidas pertinentes para no afectar significativamente al acuífero, a que se refiere la condición 2.

Estudio hidrológico de la zona de proyecto, para prevenir el riesgo de inundaciones a que se refiere la condición 3.

Diseño de las medidas de prevención del ruido, en áreas habitadas, a que se refiere la condición 4.

Proyecto de recuperación e integración paisajística y localización de canteras, préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 5.

8. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, figurarán en la Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuestos del proyecto de construcción. También se valorarán y propondrán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Madrid, 21 de diciembre de 1994.—El Director general, José Ramón González Lázara

## ANEXO I

## Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	—
Presidencia de la Generalidad Valenciana	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana	X
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalidad Valenciana	—
Dirección Territorial del MOPTMA en la Comunidad Valenciana. Consejería de Agricultura y Pesca	—
Diputación Provincial de Valencia	X
Ayuntamiento de Játiva	—
Ayuntamiento de Manuel	X
Ayuntamiento de Puebla Larga	—
Ayuntamiento de Rafelguaraf	—
Ayuntamiento de San Juan de Enova	X
Instituto de Ciencias Biológicas y Geológicas. Institución Valenciana Estudios e Investigaciones. Generalidad Valenciana	—
Cátedra de Geología	—
ETS de Ingenieros Agrónomos. Universidad Politécnica de Valencia	—
Cátedra de Geología aplicada a las Obras Públicas. ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad de Valencia	—
Grupo Ecologista Libertario (GEL)	—
Acción Ecolista Agro. La Casa Verde	—
Comisión de Naturaleza y Medio ambiente (CODENA). Diputación Provincial de Valencia	—
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno «Rocadell»	X
Coordinadora para la Defensa del BOSC	—
ETCMA. Asociación de Técnicos del Medio Ambiente	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
SEO	—
CEDEX	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	—

El contenido ambiental significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana:

La Memoria-resumen del proyecto se limita, según indica la citada Dirección General, en su práctica totalidad, a la descripción de las cuatro alternativas inicialmente propuestas (alternativas centro 1, centro 2, oeste y este).

Posteriormente, añade la referida Dirección General, se realiza un breve análisis de las distintas alternativas, que da como resultado la elección de la alternativa este como la más adecuada. Dicha elección se realiza en base a que la alternativa en cuestión evita el perímetro de protección de los pozos de abastecimiento de las poblaciones de la zona, además de disminuir la contaminación acústica tanto sobre las poblaciones como sobre el hospital comarcal.

Gran parte de la superficie afectada por el proyecto está ocupada por cultivos de cítricos. Sólo la alternativa oeste afecta a mayor superficie de terrenos con vegetación (matorral) y atraviesa una zona considerada de interés geológico en el inventario de puntos de interés geológico de la provincia de Valencia. Por lo que respecta a la alternativa este la mayor parte de su trazado transcurre por terrenos de cultivo.

Sugiere, como aspectos relevantes que deberán ser contemplados en el estudio, los siguientes:

Debe tenerse en cuenta el riesgo de inundabilidad de la zona, derivada de las avenidas extraordinarias de los ríos Albaida y Barcheta.

Dado que la alternativa este discurre próxima al cerro del Puig, que es uno de los escasos lugares conocidos de «*Silene declinis*», especie endémica del sur de la provincia de Valencia, y aun cuando no se conoce ninguna población de la especie en el área de proyecto, aconseja una prospección detallada con el fin de determinar su posible existencia en ese lugar.

El estudio deberá establecer las características de los cruces de los ríos y arroyos, y determinar las medidas correctoras necesarias para garantizar el correcto funcionamiento hidrológico de los cauces.

Además deberá contener un análisis minucioso de los efectos de las distintas alternativas sobre los núcleos de población afectados, y atenderá a la peculiar estructura territorial de la zona (pequeñas explotaciones agrícolas con múltiples propietarios).

La Confederación Hidrográfica del Júcar propone las siguientes consideraciones a tener en cuenta:

**Hidrología.**—En cuanto al aspecto hidrológico, las obras a realizar deberán permitir el paso a su través de las aguas superficiales afectadas, con las prescripciones siguientes:

En cauces definidos:

La capacidad de desagüe de la obra de fábrica será suficiente para permitir el paso del caudal de avenida de cálculo, sin que se produzca sobre elevación, aguas arriba, de la lámina de agua.

Las embocaduras de las obras de fábrica, aguas abajo, deberán estar convenientemente protegidas y con los disipadores de energía adecuados, tendentes a evitar erosiones al restituir el agua a su cauce natural.

Independientemente de los caudales de cálculo, deberá dimensionarse las obras con los gálibos mínimos que garanticen el paso de los caudales sólidos previsible, evitándose así la acumulación de materiales de gran tamaño en la estructura del desagüe.

Donde no existan cauces definidos:

Deberá reponerse la servidumbre de paso del agua, de tal modo que se cumpla el artículo 45.1 de la Ley de Aguas, es decir, sin modificar las servidumbres naturales existentes, garantizándose, además, la inexistencia de riesgos de encharcamiento o inundación en las zonas próximas al trazado de la vía.

**Hidrogeología.**—Se estudiarán:

Localización de acuíferos, zonas de recarga y surgencias.

Calidad de las aguas e inventario de vertidos.

Evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

**Vertidos.**—Se garantizará la no afección a recursos de agua superficial y subterránea por vertidos contaminantes que puedan realizarse durante la fase de construcción, así como una vez esté en funcionamiento la vía.

**Extracciones.**—En cuanto a préstamos y extracciones en cauces o en sus zonas de servidumbre, se garantizará la no afección a los mismos y la reposición de estos a su estado primitivo una vez terminadas las obras.

**Vegetación.**—Se garantizará la no afección a las formaciones vegetales de ribera que aparecen asociadas a los cauces.

La Diputación Provincial de Valencia.—Realiza las siguientes consideraciones:

Las alternativas centro 1 y centro 2 plantean serios problemas ya que atraviesan el acuífero de la zona del «Cerro Valiente», y su incidencia en el mismo podía plantear una posible degradación de la calidad de sus aguas.

La alternativa este afecta muy ligeramente al acuífero mencionado, ya que al atravesarlo en «Cabeza de Barracas», la estratificación de las calizas, buza hacia el noreste por lo que es posible que las aguas tomen esa dirección de flujo, siendo improbable que la explotación situada al oeste, se encuentre afectada.

Indica que la alternativa oeste parece la más aceptable ya que no afecta para nada al acuífero.

Por último la Diputación Provincial considera adecuadas, desde el punto de vista medioambiental, las alternativas este y oeste, si bien esta segunda tiene menos repercusiones sociales al estar más cerca del apeadero del hospital, mientras la este tiene más afección a suelos de primera categoría y queda muy próxima al acuífero local del que se nutre la explotación industrial.

El Ayuntamiento de Manuel.—Remite un escrito de sugerencias al proyecto junto con los de los portavoces de los grupos Socialista e Independiente

Progresista de Manuel, todos ellos de idéntico contenido, manifestando lo siguiente:

Las alternativas centro 1 y centro 2 tienen características similares, sus trazados pasan prácticamente por encima de los pozos de extracción de agua, tanto en la planta embotelladora de Font Vella, como del nuevo pozo de suministro de agua potable que abastecerá a los pueblos de la zona. Además afectarían directamente a los viales de comunicación entre el pueblo y los campos de cultivo, y también a la red de canales de riego, cortándolos por la mitad.

La alternativa este presenta una serie de impactos muy parecidos a los anteriores. La vía férrea atravesaría, en túnel, un pequeño monte de roca caliza y dolomítica, con alto grado de fisuración. En caso de una posible contaminación del acuífero podrían verse afectados los pozos de explotación.

La alternativa oeste no presenta estos problemas ya que la vía férrea discurriría paralelamente a la carretera comarcal y a las demás viales de comunicación, y por otro lado en caso de una posible contaminación del acuífero ésta se produciría a la parte de abajo de la dirección del flujo de aguas.

Como conclusión a lo anteriormente expuesto, el Ayuntamiento de Manuel considera que la mejor de las alternativas presentadas es la alternativa oeste.

El Ayuntamiento de San Juan de Enova.—Adjunta el acuerdo del Pleno de dicho municipio, de 28 de enero de 1994, en el que manifiesta su preferencia por la alternativa este.

El Grupo de Estudio y Defensa del Entorno (Roncadell).—Realiza sugerencias sobre los siguientes aspectos ambientales:

Evitar al máximo actuaciones en montañas, barrancos, ríos y otros elementos singulares de la zona, tanto por razones paisajísticas como ecológicas.

En cuanto a la vegetación, esta debería considerarse tanto a nivel de especies, como de formaciones vegetales y de individuos (grandes árboles como moreras pinos, etc.). En todos los casos hay que considerar la afectación por las obras o el trazado. En caso contrario minimizarse al máximo y sustituir en lo posible la vegetación original.

El principal impacto sobre la fauna sería la destrucción directa o indirecta, por las obras o el trazado, de los lugares de reproducción, refugio o alimentación de especies animales. Otro impacto importante puede ser las molestias producidas por la obra, tales como contaminación acústica, facilitación a acceso de áreas de crías, etc., esto puede ser específicamente importante en el caso de las aves. Por último, para la fauna terrestre, el efecto barrera y atropellos.

El Instituto Tecnológico Geominero de España.—Considera correcto el enfoque del estudio de alternativas así como de la propuesta de la alternativa este.

El estudio de evaluación de impacto ambiental a realizar debe prestar especial atención, además de a los aspectos relacionados con usos del suelo, aspectos socioeconómicos, alteración de los procesos geofísicos (especialmente dinámica de cauces, modificación de la erosión y alteración de la estabilidad de laderas según que opción se decida), a los ruidos y vibraciones derivados del uso de la variante proyectada, a los problemas derivados de desmontes, terraplenes, emboquillaje de túneles, posibles escombreras y de la posible apertura de nuevas canteras de préstamos, las cuales deberán presentar el correspondiente Plan de Restauración (Real Decreto 2994/1982, de 15 de octubre).

## ANEXO II

### Descripción del proyecto y sus alternativas

El anteproyecto de mejora de la línea de ferrocarril Madrid-Valencia, en su tramo Játiva-La Puebla Larga, consiste en la modificación de trazado (variante de Manuel-Enova), ajustando radios de curvatura con el objetivo de conseguir incrementos de velocidad de 160 a 200 kilómetros/hora para trenes expresos y rápidos, para todo el trazado. La anchura de plataforma será de 13,3 metros con vía doble.

El proyecto presenta cuatro alternativas de trazado denominadas: Alternativa este, alternativa centro 1, alternativa centro 2 y alternativa oeste.

#### Alternativa este

El trazado se inicia en la estación de Játiva, en el punto de tangencia de la primera curva del nuevo trazado, con la alineación recta correspondiente al eje de la entavía existente en las vías generales de dicha estación, describiendo una curva a la izquierda de 2.452 metros de radio,



de matorral). La fragilidad es baja, la altura y densidad de la vegetación existente enmascara cualquier actuación.

El estudio de impacto ambiental realiza una valoración de los impactos medioambientales que previsiblemente producirán sobre la zona de estudio las distintas alternativas de proyecto.

Dice el estudio:

En el tramo objeto de este estudio, la línea ferroviaria afecta especialmente al casco urbano de Manuel, donde se han medido niveles del orden de 73 dB (A), tanto en período nocturno como diurno. Aunque evidentemente esos valores se obtienen mediante la conjunción de los niveles sonoros de otras fuentes de contaminación acústica, el tráfico ferroviario desempeña un papel preponderante al atravesar la línea férrea por el propio casco urbano. De los resultados de la campaña de mediciones destacan, asimismo, los elevados niveles en el entorno de la carretera C-3320, en el término de Manuel, y en el casco urbano de Enova. En cambio, en ambos casos, en estos niveles no participa destacadamente el tráfico ferroviario (debido a la separación a la que se encuentra la línea) sino el de las canteras que transcurren en dichas zonas. En cuanto a la medición efectuada en Játiva, dentro del casco urbano, en las cercanías de la actual línea férrea, teniendo en cuenta las velocidades previstas de paso, los niveles acústicos debidos a la línea férrea serán compatibles con la conservación del confort sonoro. La construcción de las alternativas este u oeste dará lugar a efectos positivos al disminuir el nivel sonoro dentro del área de suelo urbanizable no programado de Requena (Játiva) y dentro del suelo urbano de Manuel. En el resto de puntos el impacto previsible será compatible, al mantener las condiciones actuales de confort sonoro que, en ningún caso, sobrepasan los valores recomendados de 65 dB (A) en período diurno y 55 dB (A) en período nocturno. En consecuencia, desde el punto de vista de confort sonoro la construcción de cualquiera de las alternativas propuestas producirá en líneas generales una mejora de las condiciones acústicas actuales o el mantenimiento de las mismas dentro de límites admisibles; con la excepción del entorno de Torre Lloris (Játiva), donde las alternativas centro pueden ocasionar niveles nocturnos ligeramente superiores a los 55 dB (A).

El terreno por el que transcurren las alternativas este, centro 1 y centro 2 no reúne características significativas en cuanto a importancia económica o ecológica de las formaciones atravesadas. El único efecto significativo puede producirse por la alternativa oeste que afectará a un punto de interés geológico (PIG) denominado «Formación de areniscas de Manuel» (del Keuper). El desmonte que se localiza entre los puntos kilométricos 5,500 al 5,800, de 20 metros, de altura máxima, dañará severamente a este punto de interés geológico, al alterar seriamente su interés científico-educativo. La afección puede calificarse como alta. La alternativa este discurre en las proximidades de una cantera. No obstante, el impacto previsible se considera moderado, ya que transcurre por el extremo de la misma.

Desde un punto de vista edafológico los principales recursos se corresponden con la presencia de fluvisoles y luvisoles, por su potencialidad agrícola. En este sentido, la alternativa este sería la que afectase a un mayor número de hectáreas de suelos de esta naturaleza; incidiendo en menor medida las restantes alternativas. En cualquier caso, aunque la magnitud de afección sea mayor en la alternativa este que en el resto de las alternativas, se considera moderado el impacto previsible para todas ellas.

Los efectos previsibles sobre los cauces de agua superficial pueden considerarse insignificantes; toda vez que se limitarán al incremento temporal de sólidos en suspensión en los puntos donde la vía férrea los cruza: La alternativa oeste cruza los ríos Albaida y Cánoles; las alternativas centro cruzan tres veces el río Albaida y la alternativa este sólo una vez el río Albaida. El impacto previsible será compatible con la conservación de las características de la red hídrica superficial.

Sobre el acuífero de la Plana de Valencia, ninguna de las alternativas previstas ocasionará impactos que no sean compatibles con la conservación de las características cualitativas del agua subterránea y con el funcionamiento hidrogeológico de dicho acuífero; ya sea por la apertura de desmontes o por la construcción de túneles. La creación de terraplenes no incidirá en ningún modo sobre la recarga del sistema hídrico subterráneo, toda vez que al producirse la infiltración fundamentalmente por el agua de lluvia y de regadío de acuíferos superficiales, bastará con diseñar una red de drenaje transversal adecuada que permita el mantenimiento de las condiciones de escorrentía superficial. El otro sistema de acuíferos es el de La Sierra de las Agujas. Este acuífero no se verá afectado por la solución oeste, al no ser atravesado por la misma. En cambio, las alternativas centro 1 y centro 2 pueden ocasionar afecciones sobre dicho acuífero, no como consecuencia de la construcción de desmontes o terraplenes,

sino por los túneles previstos, cuya profundidad podría incidir sobre el funcionamiento hidrogeológico del sistema. Estas alternativas centro transcurren por medio del perímetro de protección de la explotación minero-medicinal de Font Lys (cuyo nivel piezométrico se sitúa entre 31 y 41 metros) con un túnel cuya profundidad oscila entre 40 y 70 metros. Por este motivo, se considera severo el impacto previsible ya que será preciso adoptar medidas preventivas y correctoras de considerable importancia económica y se necesitará un plazo de tiempo dilatado y un seguimiento riguroso de obras con el fin de evitar alteraciones tanto del funcionamiento hidrogeológico del sistema, como de la calidad físico-química de las aguas durante la fase de construcción, aumentándose el riesgo de contaminación por accidente de mercancías tóxicas y peligrosas durante la fase de explotación. En el caso de la alternativa este, se bordea por su extremo oriental mediante un túnel, el perímetro de protección de la explotación minero-medicinal de Font Lys. Aun no afectando directamente a dicho perímetro se puede considerar el impacto moderado, ya que se requerirá la adopción de medidas protectoras que eviten potenciales contaminantes del acuífero tanto en la fase de construcción como de explotación.

La zona objeto de estudio está ocupada en su mayoría por cultivos hortifrutícolas; por lo que los retazos de vegetación natural poseen un valor destacable, especialmente debido a su rareza. En este sentido, las formaciones fitocenóticas más interesantes se corresponden con los pinares y matorrales. Poseen una calidad media-alta. Estas formaciones serán atravesadas por la alternativa oeste entre los puntos kilométricos 5,600 al 5,700, 6,400 al 6,450, 6,500 al 6,600, produciéndose un impacto moderado. La afección se califica como media. Las formaciones riparias de ribera y rambla se verán afectadas en los cruces respectivos que cada una de las alternativas hacen sobre los ríos Albaida y Cánoles: La alternativa oeste cruza los ríos Albaida y Cánoles; las alternativas centro cruzan tres veces el río Albaida y la alternativa este sólo una vez el río Albaida. Desde un punto de vista exclusivamente florístico, estas formaciones no poseen un elevado grado de calidad, por lo que el efecto se estima mínimo y su impacto moderado, pudiéndose recuperar las condiciones iniciales mediante una revegetación adecuada.

El estudio indica que la especie «Silena declinis» no se ha localizado en el inventario florístico realizado, siendo improbable su existencia en el área de afección de la traza, tal y como se deduce de la información suministrada por la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente.

La mayor importancia faunística radica en la existencia de un área de nidificación de alcotán en la zona de pinar próxima a la alternativa oeste, y al biotopo de ribera, por albergar el mayor número de especies de interés. No existe ningún espacio protegido o en vías de protección dentro del ámbito de estudio. La fauna ictícola no está representada por ninguna endémica o en peligro de extinción, las afecciones potenciales se producirán durante el período de construcción; considerándose moderado el impacto previsible. En cuanto a anfibios y reptiles, no se localiza ninguna especie protegida por la actual legislación española. La construcción de las alternativas oeste y este no provocarán un aislamiento irreversible de estas poblaciones. Las alternativas centro pueden ocasionar un efecto barrera desde la unión del río Cánoles con el río Albaida hasta el paraje denominado «La Torre». Sobre las aves no se producirá un efecto barrera que aisle poblaciones, sino, en todo caso, una erradicación o pérdida de zonas de reproducción. La alternativa oeste discurre en túnel cuya entrada se localiza en el entorno del área de nidificación del alcotán; por lo que el impacto previsible se considera severo. El cruce de los biotopos de ribera puede provocar alteraciones temporales, especialmente en lo referente a las alternativas centro, ya que pasan cerca del área ornitológica más importante del tramo estudiado. En consecuencia se considera moderado el impacto previsible por la construcción de las alternativas centro y compatible en la solución este. El área de estudio no posee un destacado interés faunístico en lo referente a mamíferos. No obstante, aun considerándose en líneas generales como compatible el impacto previsible, se considera adecuada la construcción de pasos de fauna que aminore la incidencia sobre los cotos de caza.

La calidad paisajística del entorno por el que transcurren las distintas alternativas se estima baja. En líneas generales se puede establecer que ninguna de las alternativas tendrá una incidencia negativa significativa sobre la calidad paisajística. No obstante, y a efectos comparativos, las alternativas centro serán las que causen un mayor impacto paisajístico, ya que en ellas se prevén cinco viaductos frente a los dos de las soluciones este y oeste. Cualquiera de las alternativas previstas ocasionará impactos moderados.

En líneas generales se considera el impacto previsible sobre el patrimonio arqueológico como moderado ya que no se afectará directamente

ningún yacimiento preexistente. La información suministrada por el Servicio Territorial de Cultura de la Generalitat Valenciana incluye la totalidad de los términos municipales de Manuel y Enova como zonas potenciales de aparición de hallazgos arqueológicos dispersos. En este sentido, y sólo a efectos comparativos las alternativas centro son las más desfavorables.

De un modelo genérico se puede establecer que no se producirán efectos negativos irrecuperables sobre la pérdida de utilidad y uso de los territorios atravesados. Todas las alternativas ocasionarán impactos calificados como compatibles sobre el suelo no urbanizable, al permitir en cualquier caso el mantenimiento de la utilidad y finalidad del territorio con nivel de protección. Del mismo modo, todas las alternativas actuarán de la misma forma sobre el suelo urbano de Játiva, en el que al existir una estructura urbana preestablecida su afección previsible se considerará moderada. Sobre el suelo urbano de Manuel, las alternativas oeste y centro 1 producirán efectos positivos, aunque a largo plazo y con escasa certidumbre, al permitir la expansión del núcleo urbano hacia la zona donde se prevé habilitar un apartadero. El suelo urbano de Enova no se verá afectado. Sobre el suelo urbano de Enova, la alternativa este ocasionará un impacto considerado como moderado al afectar a una zona apta para urbanizar, actuando la propia creación del apartadero previsto como medida correctora que permita el desarrollo del casco urbano hacia el mismo. El término municipal de Manuel no se verá afectado con esta alternativa.

La alternativa oeste cruza una sola vía pecuaria, al igual que la centro 1. La alternativa centro 2 atraviesa dos vías pecuarias. Por último, la alternativa este intercepta cuatro vías pecuarias.

Conclusión: El estudio señala que, las alternativas centro y la alternativa oeste serían, desde un punto de vista medioambiental, las menos idóneas, mientras que la alternativa este sería la más favorable.

#### *Análisis del contenido*

El estudio de impacto ambiental realiza una amplia descripción del medio físico, biológico y socioeconómico.

Presenta una amplia cartográfica temática sobre vegetación, hidrología fauna, suelos, etc., pero no incluye los planos de planta de las distintas alternativas, ni los perfiles longitudinales de las mismas.

La identificación de impactos específicos es correcta tanto para la fase de construcción como para la de explotación.

Las medidas protectoras y correctoras aparecen, en general, bien definidas, pero no están dimensionadas ni presupuestadas.

El Plan de Vigilancia Ambiental se limita a recomendaciones de carácter general.

#### **ANEXO IV**

#### **Resumen del resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental del proyecto**

##### **Alegaciones de organismos:**

Diputación Provincial de Valencia.

Ayuntamiento de Barcheta.

Ayuntamiento de Játiva.

Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana.

Ayuntamiento de Manuel.

##### **El contenido significativo ambiental es el siguiente:**

La Diputación Provincial de Valencia indica en su escrito que a su parecer la solución más adecuada es la alternativa este, ya que con ella no se rompen los tramos urbanos de Manuel y Enova. Solicitando el estudio de algunas variaciones de tipo técnico en el proyecto constructivo.

El Ayuntamiento de Barcheta, señala el acuerdo del Pleno de dicho municipio en sesión ordinaria del 28 de febrero de 1994. Considerando que el trazado más apropiado para la construcción de la vía férrea es la alternativa este, como una estación de viajeros en la vecina población de Enova, por los siguientes motivos:

Una vez revisado el estudio de impacto ambiental remitido por el MOPTMA, consideramos que la «alternativa este» es la más respetuosa con el medio ambiente de los términos municipales afectados como se refleja en dicho estudio obrante en este Ayuntamiento.

En cuanto a la futura explotación de la vía férrea por parte de RENFE, la viabilidad de la «alternativa este» es muy superior en comparación con las restantes alternativas, por afectar a un número muy superior de población en su trazado y por lo tanto a un número mayor de pasajeros.

Esta alternativa será la más beneficiosa para el municipio de Barcheta pues implicaría un acceso muy cómodo y rápido a la estación de ferrocarril,

lo cual redundará en una mejora en la economía local y en los servicios públicos que disfrutaran los habitantes de este municipio.

El Ayuntamiento de Játiva manifiesta su apoyo a la llamada alternativa este, ya que de las diversas soluciones propuestas estima que dicha alternativa es más respetuosa con el medio ambiente, más económica y más idónea para una correcta vertebración de la zona.

El Ayuntamiento de Manuel remite un informe en el que indica que de las distintas alternativas propuestas en el estudio informativo, la denominada alternativa oeste es la más conveniente para los intereses de Manuel, por los siguientes motivos:

Desde el punto de vista mediambiental, es la que ofrece un menor impacto sobre los factores del medio: La traza de la vía férrea discurre de forma paralela a la carretera comarcal C-3320, distorsionando en menor grado la estructura territorial agraria del término municipal, pues, los caminos rurales y la red de acequias de riego discurren, también, de forma paralela a la CC-3320 y al actual trazado del ferrocarril. De este modo dichas infraestructuras no se verían afectadas por el futuro nuevo trazado de la vía férrea.

La creación de una nueva línea recta paralela a la existente (CC-3320) no crea un efecto notable sobre el paisaje del término, mientras que la creación de líneas oblicuas o transversales a las ya existentes, sí que presentarían un impacto notable sobre el paisaje, como ocurriría con las otras alternativas.

Con esta alternativa se descartaría el hecho de que la contaminación del acuífero pudiera afectar a las tomas de agua del mismo por parte del pozo de abastecimiento de agua potable de los municipios de la zona y del pozo de explotación industrial Font-Lys. En caso de una posible contaminación esta se produciría en dirección sur-norte en la zona donde se sitúan los pozos de explotación, quedando el nuevo trazado ferroviario al norte de los pozos. No es el caso de las demás alternativas que se sitúan aguas arriba en la dirección del flujo.

Los túneles propuestos en esta alternativa se sitúan sobre materiales impermeables como son las arcillas del Keuper, mientras que los diseñados en las restantes alternativas lo hacen por materiales muy permeables, calizas dolomíticas, las cuales presentan un alto grado de fisuración. Se evita así una posible contaminación del acuífero.

La traza propuesta en esta alternativa discurre de oeste a este, en el mismo sentido que las aguas de escorrentía superficiales, evitando posibles inundaciones debidas al efecto dique que se produciría en el caso de trazados transversales, propuestos en las otras alternativas.

Desde el punto de vista de la ordenación del territorio, es la que ofrece una mejor estructuración y sectorización del término municipal, al producirse un trazado paralelo a los sistemas generales de comunicaciones existentes, la situación de la estación apeadero lo más próximo al casco de la población.

El Ayuntamiento de Manuel, concluye, en relación con la alternativa este, lo siguiente:

No se ha realizado un estudio pormenorizado de la estructura agraria del término municipal de Manuel y Enova, formada por los caminos rurales y las redes de acequias de riego y de drenaje, que, sin duda influiría en la adopción de medidas correctoras que permitan mantener el sistema actual, afectando en la menor medida posible al sector primario (agricultura), fuente de los principales ingresos económicos de la zona.

Debido a que dicho trazado discurre por una extensa llanura, la existencia de grandes terraplenes (cotas de más de 5 metros sobre la rasante natural), producirá un efecto negativo severo en la unidad paisajística, por lo que se pide que dicho trazado adopte cotas similares a la rasante natural.

#### **4187**

*RESOLUCION de 9 de enero de 1995, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de la presa del Corumjoso (Huelva) de la Dirección General de Obras Hidráulicas.*

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, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 9 de enero de 1995.—El Director general, José Ramón González Lastra.