La suspensión temporal, no superior a tres meses, del derecho al uso de la Indicación Geográfica Protegida llevará aparejada la suspensión del derecho a certificados, precintos, contraetiquetas y demás documentos del Consejo Regulador.

La baja supondrá la expulsión del infractor en los registros del Consejo y, como consecuencia, la pérdida de los derechos inherentes a la Indicación Geográfica Protegida.

Artículo 53.

1. Podrá ser aplicado el decomiso de las mercancías como sanción única o como accesoria, en su caso, o el pago del importe de su valor en el caso de que el decomiso no sea factible.

2. En caso de desaparición, cambio o cualquier manipulación efectuada sobre la mercancía retenida, intervenida o decomisada, se estará a lo dispuesto en el artículo 435 del Código Penal.

Artículo 54.

En caso de reincidencia las multas serán superiores en un 50% a las señaladas en este Reglamento, sin perjuicio de las sanciones que puedan corresponder en virtud de la legislación vigente.

En caso de que el reincidente cometa una nueva infracción las multas podrán elevarse hasta el triple de las mismas. Se considerará reincidente al infractor sancionado mediante resolución firme por la comisión de más de una infracción de la misma naturaleza de las comprendidas en el presente Reglamento en el término de un año.

Se podrá publicar en el Diario Oficial de la Junta de Extremadura las sanciones impuestas, a efectos de ejemplaridad.

Artículo 55.

1. La incoación de los expedientes sancionadores corresponderá al Consejo Regulador cuando el infractor esté inscrito en alguno de los registros contemplados en el presente Reglamento.

2. En los expedientes de carácter sancionador incoados por el Consejo Regulador, actuarán de Instructor y Secretario aquellas personas que designe el mismo, teniendo en cuenta lo establecido en el apartado a) 4.1 del artículo 4 del Decreto 32/1996, de 27 de febrero.

3. En los casos de infracciones cometidas contra lo dispuesto en este Reglamento por empresas ubicadas en el territorio de la Comunidad Autónoma de Extremadura y no inscritas en los registros del Consejo Regulador, será la Dirección General de Comercio de la Consejería de Economía, Industria y Comercio la encargada de incoar e instruir el expediente.

4. La instrucción de expedientes por infracciones contra lo dispuesto en el Reglamento realizadas por empresas ubicadas fuera de la Comunidad Autónoma de Extremadura es competencia del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Artículo 56.

1. La resolución de los expedientes sancionadores incoados por el Consejo Regulador, corresponde al propio Consejo cuando la multa señalada no exceda de 250.000 pesetas (1.502,53 euros) en estos casos ni el Secretario ni el Instructor pueden pertenecer al Consejo. Si excediera, se elevará la propuesta a la Consejería de Economía, Industria y Comercio de la Junta de Extremadura.

2. La resolución de los expedientes por infracciones cometidas por empresas ubicadas en el territorio de la Comunidad Autónoma de Extremadura y no inscritas en los registros del Consejo Regulador, corresponderá al órgano competente de la Administración de la Junta de Extremadura.

3. La resolución de los expedientes por infracciones cometidas por empresas ubicada fuera de la Comunidad Autónoma de Extremadura contra esta Indicación Geográfica Protegida, corresponderá a la Administración General del Estado.

4. A efectos de determinar la cuantía a que se refiere el apartado 1, se adicionará al importe de la multa el valor de la mercancía decomisada.

5. La decisión sobre el decomiso de la mercancía o su destino corresponderá a quien tenga la facultad de resolver el expediente.

6. En los casos en que la infracción concierna al uso indebido de la Indicación Geográfica Protegida y ello implique una falsa indicación de procedencia, el Consejo Regulador, sin perjuicio de las actuaciones y sanciones administrativas pertinentes, podrá acudir a los Tribunales

ejerciendo las acciones civiles y penales reconocidas en la legislación sobre propiedad industrial.

7. En todos los casos en que la resolución del expediente sea con multa, el infractor deberá abonar los gastos originados por las tomas de análisis de muestras, o por el reconocimiento que se hubiera realizado y demás gastos que ocasionen la tramitación y resolución de expedientes, de acuerdo con lo dispuesto en las correspondientes Leyes de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Extremadura y demás disposiciones aplicables en la materia.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

19123 *RESOLUCIÓN de 3 de septiembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Línea Sevilla-Cádiz. Tramo: Utrera-Aeropuerto de Jerez de la Frontera», de la Dirección General de Ferrocarriles.*

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 las obras, instalaciones o actividades 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias remitió, con fecha 19 de julio de 1999 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Línea Sevilla-Cádiz. Tramo: Utrera-Aeropuerto de Jerez de la Frontera», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el previsible impacto ambiental del estudio informativo.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 12 de mayo de 2000 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Ferrocarriles sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de abril de 2001, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 9 de enero de 2002, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado

por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Línea Sevilla-Cádiz. Tramo Utrera-Aeropuerto de Jerez de la Frontera».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente y completada la información con la visita a la zona donde se desarrolla el proyecto, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que, entre las alternativas planteadas en el estudio informativo, la mejor desde el punto de vista ambiental es la denominada alternativa 6, excepto en el tramo 1 donde se duplicará la vía actual con pequeña modificación en alguna curva del trazado actual, siempre y cuando, tanto en la redacción del proyecto de construcción, como en las fases de construcción y explotación de la nueva vía, se contemplen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y las condiciones que a continuación se exponen:

1. *Adecuación ambiental del trazado*

Se estudiará la posibilidad de cambiar el trazado entre el punto kilométrico 94,000 y el final del proyecto, modificando la parte final de la variante de Cuervo Grande, con el fin de minimizar la afección a la zona de alto interés agrario, situada entre el punto kilométrico 97,500 y el punto kilométrico 99,120, duplicando la vía actual a partir del punto kilométrico 97,000, excepto el acondicionamiento de la curva anterior a la estación de la Parra.

Entre el punto kilométrico 94,000 y el 97,000 se estudiará la posibilidad de mejorar el radio de las dos curvas actuales para afectar lo menos posible al Cortijo de la Condesa.

2. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial*

Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

En este sentido, deberá proyectarse el número suficiente de pasos para garantizar la continuidad de los actuales accesos a todas las parcelas. Se prestará especial atención a las intersecciones de la nueva vía con los caminos y vías pecuarias identificadas en la zona asegurando su continuidad. Entre estas últimas destacan las siguientes:

- Vereda de Dos Hermanas.
- Cañada Real de los Palacios.
- Cañada Real de Las Cabezas.
- Cañada Real de La Armada.
- Cañada Real de Camargo.
- Cordel de Gibraltar.
- Colada de las Marismas.
- Cañada Real de Cádiz a Sevilla.
- Vereda de las Marismas al Cuervo.
- Colada de la Redonda.
- Vereda de Zancarrón al Alamillo.
- Cañada de Lebrija a Jerez.
- Cañada de Lebrija a Trebujena.
- Vereda de las Marismas de Quincena.
- Cañada de la Divisoria de las Ventas.
- Cañada del Prado Gallego.
- Cañada de Sanlúcar a Sevilla.

Por último, se protegerán y restituirán las acequias y canales que resulten afectados y formen la red de riego de los cultivos de la zona.

3. *Protección del sistema hidrológico*

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la fase de construcción, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, las siguientes medidas:

Los puentes proyectados se diseñarán de forma que los estribos se sitúen respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico. El diseño de la estructura de los puentes se realizará de manera que no

sea necesaria la colocación de ninguna pila dentro del cauce. Se respetarán igualmente los cauces y servidumbres que acompañan arroyos interceptados por la traza.

Se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje transversal pertinentes, con especial atención entre los puntos kilométricos 60,500 y 61,000, donde las obras de drenaje de la vía actual tienen escasa capacidad de desagüe, provocando anegamientos.

En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar directa o indirectamente al terreno o a los cursos de agua.

Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá ser recogido en el proyecto de construcción.

Se estudiarán con detalle la localización y funcionamiento de los posibles acuíferos de las inmediaciones del trazado adoptándose las medidas oportunas para asegurar el mantenimiento de los flujos de recarga y de la calidad de sus aguas.

Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, en especial de los arroyos Salado, de los Pajares y Molineta, 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 por erosión se pueda afectar a estos cursos de agua o a sus acuíferos asociados.

Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

Se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar que los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra, o los que pudieran originarse por accidente durante la explotación, no puedan afectar a la red de drenaje natural ni a los acuíferos ya identificados en el estudio de impacto ambiental. Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también los puntos de control de la calidad del agua, aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

4. *Prevención del ruido*

En el proyecto de construcción se incluirá un estudio de los niveles sonoros y se definirán las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio considerará especialmente aquellos puntos donde existan edificaciones próximas al trazado.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se haya establecido estas medidas de protección.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la nueva vía serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 75 dB (A).
Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).
Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

5. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo.

Por último, se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares.

6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares

Se emplearán únicamente materiales de aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, las nuevas explotaciones que se abran deberán recabar de la autoridad ambiental competente la correspondiente autorización.

La ubicación de los vertederos, destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación, no se podrá establecer en:

- Puntos de interés geológico o geomorfológico.
- Zonas bióticas de interés singular.
- Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.
- Aluviales de los arroyos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El citado estudio específico analizará la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las previsibles instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

7. Protección de la fauna y de la vegetación

Con el fin de proteger a la fauna del entorno y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas generales que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

Plantación de pantallas vegetales por el exterior de las pantallas acústicas, con el fin de disminuir el riesgo de choques de las aves.

Realización de las instalaciones eléctricas para minorar el riesgo de electrocución, de acuerdo con el Decreto 194/1990, de 19 de junio, por el que se establecen normas de protección de la avifauna para instalaciones eléctricas de alta tensión con conductores no aislados.

Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal. Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

Adecuación de los drenajes transversales como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán sus accesos.

Pasos para meso y mastofauna. Se construirán pasos específicos para meso y mastofauna en aquellas zonas donde se ha detectado su presencia o donde el trazado de la nueva vía interfiera con los corredores utilizados por estos en sus desplazamientos, aplicándose los siguientes criterios:

Los pasos para fauna serán específicos, no siendo válidos los pasos para la reposición de caminos para vehículos, si bien podrán ser a su vez pasos de ganado.

Si son pasos inferiores, sus dimensiones serán tales que permitan la entrada de luz en toda su longitud. Se evitará su ubicación en zonas con grandes terraplenes que den origen a pasos muy largos.

Se adecuarán los accesos a los pasos de fauna mediante plantaciones de protección.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Para tal fin, antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la franja expropiada, que definirá la superficie máxima de ocupación tanto para la obra como para la circulación de la maquinaria por caminos provisionales, intentando, en cualquier caso, no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, se jalonarán los límites de las zonas de vertedero y/o préstamo, caso de ser necesarios, zonas de instalaciones provisionales y caminos de acceso. Al mismo tiempo, se realizarán las actuaciones oportunas contra la emisión de polvo durante la construcción para proteger a la vegetación próxima a las obras.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

8. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como las áreas de vertedero y/o préstamo (si es que son necesarios) viarios de acceso a la obra, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de terraplén será preferentemente, siempre que sea técnica y económicamente viable, mayor o igual al 2H:1V, de modo que sea posible su revegetación. Se procurará que los taludes de los desmontes sean lo más tendido posible, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense sus ventajas. En todos los casos, se redondeará la arista de su intersección con el terreno, de forma que estos simulen una continuación del terreno natural.

Se elaborará, en el proyecto de construcción, un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplará la recuperación de toda la tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras, para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

Se procederá, siempre que sea técnicamente viable, a la revegetación mediante siembras y/o plantaciones de todas las superficies afectadas, tales como los taludes, las áreas de ocupación temporal y los préstamos y/o vertederos, previa adecuación de su superficie mediante las técnicas culturales oportunas como el laboreo de los suelos compactados o la regularización del terreno.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un plan de obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

9. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado 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 periodo de

su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral 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 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 de las obras y final, 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:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos 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) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras:

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 3.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas adoptadas en la explotación de zonas de préstamos y/o vertederos y en las instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo y/o vertederos, si es que existen, e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 8.

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.

10. Documentación adicional

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias 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 la documentación y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento previsible de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

11. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos correspondientes; estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas; y su definición económica en el documento de presupuesto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

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 1302/86 de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 3 de septiembre de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía	—
Subdelegación del Gobierno en Cádiz	X
Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía.	—
Dirección General de Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	—
Diputación Provincial de Cádiz	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Diputación Provincial de Sevilla	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España	—
Asociación Española de Limnología	—
Departamento de Biología Vegetal de la Universidad de Sevilla. Cátedra de Ecología. Facultad de Biología de la Universidad de Sevilla	—
Cátedra de Planeamiento Urbanístico. Escuela Técnica Superior (ETS) de Agricultura de la Universidad de Sevilla	—
AEDENA	—
AEDENAT	—
CODA	—
Ecologistas en Acción	—
FAT	—
Greenpeace	—
SEO	—
Sociedad Conservación de Vertebrados (SCV)	—
Andalus. Federación Ecologista Andaluza Amigos de la Tierra. Asociación Gaditana Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN)	—
Asociación Juvenil Ansar	—
Verdemar	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Colectivo Ecologista «La Plazoleta»	—
Federación Ecologista Pacifista de Sevilla	—
Ayuntamiento de Utrera (Sevilla)	—
Ayuntamiento de Las Cabezas de San Juan (Sevilla)	X
Ayuntamiento de Lebrija (Sevilla)	X
Ayuntamiento de El Cuervo (Sevilla)	—
Ayuntamiento de Jerez de la Frontera (Cádiz)	X

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía indica:

1) Necesidad de estudiar el nivel de emisión de ruidos y que los mismos no superen los límites fijados por el Decreto 74/1996, de 20 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de la Calidad del Aire.

2) Respetar el trazado de las vías pecuarias, proponiendo trazados alternativos de acuerdo con el vigente Reglamento de Vías Pecuarias.

3) Mencionar la incidencia del proyecto sobre:

a) Planeamiento urbanístico.
b) Origen de los materiales de préstamo y situación legal de los suministradores.

c) Análisis de la hidrología superficial y subterránea.
d) Tipología de las estructuras y otros elementos que supongan implantación de elementos artificiales del paisaje.

e) Instalaciones y accesos provisionales.

f) Destino y tratamiento de los tramos abandonados.

4) Establecimiento de prescripciones técnicas para minorar el riesgo de electrocución de aves, tomando como referencia las determinaciones del Decreto 194/1990, de 19 de junio, por el que se establecen normas de protección de la avifauna para instalaciones eléctricas de alta tensión con conductores no aislados.

La Diputación Provincial de Cádiz indica que la variante de Las Cabezas-Lebrija podría afectar a los espacios protegidos: «Sierra de Gíbalbín y Laguna de Los Tollos», ésta última incluida en la propuesta como Lugar de Interés Comunitario (LIC).

Considerando la fragilidad de estos hábitats, solicita que el estudio de impacto ambiental incluya los siguientes contenidos:

Modelo de flujo de caudales y mapas de riesgos geológicos de previsión de las posibles alteraciones de la dinámica hidrológica, riesgos de inundaciones, etc.

Estudio del efecto barrera sobre las distintas comunidades faunísticas.

Análisis de las afecciones sobre la fauna y la flora, teniendo en cuenta el incremento de las emisiones sonoras y las posibles alteraciones en la calidad y flujos del agua.

Modelos de predicción del incremento sonoro y su efecto sobre la avifauna (nidificación, descansadero, alimentación y dormideros).

Modelos de visualización del paisaje.

El Ayuntamiento de Las Cabezas de San Juan manifiesta que el planeamiento urbanístico municipal considera suelo no urbanizable protegido por razones paisajísticas, agrícolas y ecológicas:

a) La vertiente Oeste del cerro sobre el que se asienta el caso urbano hasta el límite de la autopista Sevilla-Cádiz.

b) Las señaladas en el plano de protección del término:

Conservación prioritaria (zona forestal).

Estribaciones de la Sierra Norte de Cádiz.

Protección de cauces.

Zona agrícola de interés preferente.

Zona arqueológica con abundante restos íberos y romanos.

La variante proyectada afecta a los cauces del arroyo Salado, de la Anea y del Paraíso, por lo que debe aplicarse lo determinado en el artículo 165 de Planeamiento urbanístico Municipal. También afectaría a la ubicación de la futura depuradora de aguas residuales.

El Ayuntamiento de Lebrija señala como posibles impactos a tener en cuenta: la afección sobre yacimientos arqueológicos, la modificación de trazado de vías pecuarias, la contaminación acústica por la cercanía de la línea a zonas habitadas y la falta de permeabilidad transversal de la infraestructura proyectada.

El Ayuntamiento de Jerez informa que las actuaciones previstas en su término municipal no tienen incidencia en lo referente al planeamiento municipal, aunque considera que podrían producirse afecciones medioambientales, tales como la contaminación acústica y la alteración de unidades especiales de protección ambiental y vías pecuarias, si no se prevén las medidas minimizadoras y correctoras necesarias.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto de este estudio informativo es la definición y el análisis de las distintas alternativas para el acondicionamiento y duplicación de la vía existente para una velocidad de 220 kilómetros/hora, entre las inmediaciones de Utrera y la estación de La Parra, a la altura del aeropuerto de Jerez de la Frontera, con una longitud de actuación de alrededor de 68 kilómetros, aprovechando el trazado actual en aquellos tramos donde las características geométricas del mismo permiten la velocidad pretendida y realizando variantes donde la geometría de la vía no lo permite.

Se definen, asimismo, las actuaciones a realizar como consecuencia de que las estaciones que se sitúan en zonas de propuestas de variantes de trazado, sean suprimidas y sustituidas por otras nuevas en la propia variante o en tramos de duplicación de vía próximos. Este es el caso de las estaciones actuales de Las Cabezas y de Lebrija que son sustituidas respectivamente por otras de nueva implantación, haciendo compatibles estas propuestas con las soluciones planteadas para la duplicación de vía y variantes.

Para la definición de las actuaciones precisas en cada uno de estos ámbitos, el estudio informativo se ha estructurado en dos fases diferenciadas, una primera fase A, a escala 1:50.000, ya realizada con anterioridad, y la fase B, recogida en el presente documento a escala 1:5.000 respectivamente. Así, en esta última fase B, se estudian aquellas soluciones que no hayan podido descartarse claramente por razones técnicas, medioambientales o de otro tipo en la fase anterior.

La actuación total se ha dividido en nueve tramos:

Tramo 1 (del punto kilométrico 30,500 al punto kilométrico 41,500), donde se estudian dos alternativas: Utrera interior y Utrera exterior.

Tramo 2 (del punto kilométrico 41,500 al punto kilométrico 58,400), duplicación de vía existente.

Tramo 3 (del punto kilométrico 58,400 al punto kilométrico 63,192), con la variante de Las Cabezas Este.

Tramo 4 (del punto kilométrico 63,192 al punto kilométrico 72,300), duplicación de vía existente.

Tramo 5 (del punto kilométrico 72,300 al punto kilométrico 79,000), donde se estudian las variantes: Lebrija interior y Lebrija exterior.

Tramo 6 (del punto kilométrico 79,000 al punto kilométrico 79,800), duplicación de vía existente.

Tramo 7 (del punto kilométrico 79,800 al punto kilométrico 87,300), con las variantes: Cerro de los Habares Este y Cerro de los Habares Oeste.

Tramo 8 (del punto kilométrico 87,300 al punto kilométrico 89,500), variante de Cuervo Chico.

Tramo 9 (del punto kilométrico 89,500 al punto kilométrico 99,100), variante de Cuervo Grande.

Variante Utrera interior:

La actuación queda definida entre los puntos kilométricos 30,350 y 44,250 de la vía actual respectivamente. La última parte de esta variante, entre los puntos kilométricos 41,500 y 44,250, es una actuación de dupli-

cación actual por lo que la longitud real de esta opción de variante es de 10.297 metros, reduciéndose la longitud del trazado actual en 853 metros/7,6 por 100).

Transcurre la traza por el término municipal de Utrera afectando a fincas de explotación fundamentalmente agrícola y, por tanto, a la red de pistas y caminos de comunicación de éstas con el núcleo urbano, así como a las carreteras comarcales a Los Palacios y a Las Alcantarillas, quedando solucionada esta cuestión mediante su reposición con pasos inferiores/superiores. También se afecta a la cabecera de la pista del aeródromo situado entre las fincas Tunante y Mataburras de dicho término, proponiendo la solución de un falso túnel de una longitud aproximada de 50 metros.

Variante Utrera exterior:

Esta segunda opción de la variante de Utrera está más alejada del núcleo urbano, siendo la zona de afección igual que la variante anterior, a excepción de la afección al aeródromo, con lo que se evita la construcción del túnel.

Variante de Las Cabezas Este:

La actuación de esta opción de variante está comprendida entre los puntos kilométricos 58,400 y 63,200 del trazado actual. Se propone como actuación la modificación del trazado actual, la unión de la alineación recta anterior a la entrada a la estación y la alineación recta pasada la estación, evitando el paso por la actual estación.

Se afecta a la carretera de la estación, quedando solucionado con una pequeña variante de la carretera actual y un paso superior, que además soluciona la supresión del paso a nivel existente.

Variante de Lebrija interior:

Esta variante tiene el objetivo de adecuar el trazado actual para cumplir los objetivos de velocidad propuestos, compatibilizándolo con el mantenimiento de la vía actual para acceso a la estación de los tráficos de mercancías de un apartadero particular existente en la misma.

La geometría del trazado en planta de esta opción tiene un desarrollo de 5.929 metros. Los puntos inicial y final coinciden con los puntos kilométricos 72,300 y 79,000 de la vía actual, lo que supone una reducción mínima de la longitud prevista para esta opción de variante con respecto a la longitud del trazado actual.

La solución propuesta para las afecciones a la carretera local de Lebrija y a los caminos agrícolas existentes se resuelve mediante pasos superiores e inferiores.

Variante de Lebrija exterior:

El desarrollo de esta opción de variante es de 5.998 metros, siendo los puntos inicial y final coincidentes con los puntos kilométricos 72,300 y 79,000 de la vía actual, lo que supone una reducción mínima de la longitud prevista para esta opción de variante con respecto a la longitud del trazado actual.

La solución propuesta para las afecciones a la carretera local de Lebrija y a los caminos agrícolas existentes se resuelve mediante pasos superiores e inferiores.

En ambas opciones de trazado de la variante de Lebrija se ha previsto que en el tramo 6 de duplicación de vía, que está situado a continuación de esta variante en dirección Cádiz, se implante la nueva estación de Lebrija que sustituirá a la estación actual para los tráficos de viajeros.

Variante de Habares Este:

Como actuación para adecuar el trazado a las exigencias de velocidad de 220 kilómetros/hora, se ha optado por un trazado de 7.010 metros de longitud, entre los puntos kilométricos 79,800 y 87,300, desdoblados con respecto a la actual por la derecha en sentido de avance hacia Cádiz.

Como posible afección cabe destacar la de la Casa del Pozo Viejo. Tomando como solución para la servidumbre la ejecución de un paso inferior y otro superior.

Variante de Habares Oeste:

Con esta opción de variante se consigue no afectar a la casa del Pozo Viejo, pero se produce un cruce con la vía actual en el punto kilométrico 81,830 a distinto nivel.

Los puntos de inicio y final son los mismos que en la variante anterior.

Variante de Cuervo Chico:

Con esta actuación se pretende el adecuar la vía a la velocidad de 220 kilómetros/hora y la supresión del paso a nivel existente mediante un paso superior. Esto se consigue mediante la rectificación de la curva

existente por otra de mayor radio entre los puntos kilométricos 87,300 y 89,500.

Variante de Cuervo Grande:

Transcurre desde el punto kilométrico 89,500 hasta el punto kilométrico 99,100 incluyendo la estación de El Cuervo, por un terreno que presenta problemas de riesgos potenciales de deslizamientos entre los puntos kilométricos 90,000 y 93,500 aproximadamente, además de un trazado sinuoso donde los radios de las curvas no permiten la velocidad que se pretende.

El trazado se desarrolla apoyándonos en tres de las alineaciones rectas existentes. La primera de ellas es la salida de la estación de El Cuervo, desdoblándose por la derecha, la segunda es la comprendida entre los puntos kilométricos 93,382 y 95,071 del trazado actual, y la tercera la de entrada a la estación del aeropuerto de Jerez.

Con este trazado se consigue eludir la zona de terrenos inestables, alejándose por la izquierda del trazado actual y produciendo dos cruces con el arroyo de la Molineta, que se solucionan con dos viaductos: el primero de 450 metros y el segundo de 550 metros.

Para darle continuidad a los caminos interceptados por la nueva traza, se proponen tres pasos superiores.

Combinando entre sí estas variantes, ya que los tramos de duplicación son comunes, quedan definidas 8 alternativas formadas de la siguiente forma:

- Alternativa 1 = Utrera interior + Lebrija interior + Habares Este.
- Alternativa 2 = Utrera interior + Lebrija interior + Habares Oeste.
- Alternativa 3 = Utrera interior + Lebrija exterior + Habares Este.
- Alternativa 4 = Utrera interior + Lebrija exterior + Habares Oeste.
- Alternativa 5 = Utrera exterior + Lebrija interior + Habares Este.
- Alternativa 6 = Utrera exterior + Lebrija interior + Habares Oeste.
- Alternativa 7 = Utrera exterior + Lebrija exterior + Habares Este.
- Alternativa 8 = Utrera exterior + Lebrija exterior + Habares Oeste.

Para la selección de la alternativa a desarrollar en el proyecto de construcción se emplea un método multicriterio en el que se consideran los objetivos económicos, medioambientales y funcionales, resultando que la alternativa 6 es la considerada como óptima.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y en el Reglamento para su ejecución según el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental se inicia con una descripción de las características del proyecto a realizar y los objetivos que se pretenden conseguir con la actuación.

Se continúa con un estudio del estado preoperacional, donde se describe el medio natural donde se desarrolla la actuación, formada por dos unidades ambientales:

La marisma desecada, situada en el margen izquierdo del ferrocarril en los términos municipales de Utrera, Lebrija y Las Cabezas de San Juan.

La actuación humana en esta zona ha sido muy grande, desecando, desalinizando y drenando los terrenos sometidos a inundaciones periódicas para convertirlos en terrenos de cultivo, muchos de ellos en regadío.

La campiña, que abarca terrenos al Este y al Sur de la marisma. Este espacio está totalmente humanizado y es eminentemente agrícola.

En este mismo apartado se describen los planeamientos municipales de los distintos términos municipales atravesados.

El siguiente apartado incluye una relación de la normativa estatal y autonómica de aplicación en relación con el medio ambiente.

Continúa el estudio con un análisis y evaluación del medio, este análisis se realiza sobre:

- Atmósfera y nivel sonoro.
- Clima.
- Geología y geomorfología.
- Hidrología superficial.
- Suelos (edafología y capacidad de uso).
- Vegetación (potencial y natural).
- Fauna.
- Paisaje.
- Población (demografía, usos del suelo y actividades económicas).
- Patrimonio cultural. (Vías pecuarias y yacimientos arqueológicos).
- Permeabilidad transversal.

El siguiente apartado, contiene la identificación y valoración de impactos.

Se describe la metodología utilizada, utilizándose para la valoración cualitativa de los mismos una serie de coeficientes en función de su naturaleza, intensidad, extensión, persistencia, reversibilidad, recuperabilidad, sinergia, etc., que definen, mediante una exposición matemática, la importancia del impacto (compatibles, moderados, severos o críticos).

La valoración cuantitativa tiene en cuenta la importancia del impacto y la magnitud del mismo (por diferencia entre la situación actual y la situación final del proyecto).

Aplicando un coeficiente de ponderación, asignado a cada uno de los factores medioambientales (tierra, suelo, agua, flora, fauna, paisaje, usos del suelo, ruidos, desarrollo económico, patrimonio arqueológico, vías pecuarias, etc.), se obtiene para cada factor el impacto total.

Todos estos resultados se recogen en una matriz de impacto de cada una de las alternativas estudiadas.

Ordenando los resultados finales de cada matriz, quedan ordenadas las distintas alternativas de mejor a peor desde el punto de vista medioambiental.

Entre la identificación de los impactos que se realiza en el estudio de impacto ambiental, se destaca lo siguiente:

Los principales desmontes y terraplenes se producen en las variantes de Lebrija y el Cerro de los Habares, ya que el resto del trazado es prácticamente llano.

La práctica totalidad de los cauces naturales interceptados o afectados son estacionales y de pequeña entidad, no habiendo prácticamente diferencia entre las distintas alternativas.

La hidrología subterránea podría tener una afección a la capacidad de recarga de acuíferos, debido a la compactación de suelos. La peor sería la alternativa 7.

La vegetación existente no tiene formaciones de interés, ya que la práctica totalidad del territorio está ocupado por terrenos de cultivo, excepto una pequeña zona de matorral que se ve afectada por todas las alternativas por igual.

La fauna es prácticamente inexistente debido al alto grado de humanización que presenta el entorno, por lo que la afección es baja y similar en todas las alternativas.

La afección al paisaje es considerada igual para todas las alternativas y de poca entidad.

Los impactos sobre la población, como consecuencia de la contaminación acústica, estarían concentrados prácticamente en los alrededores de Utrera y Lebrija, siendo similar para cualquier alternativa. Este impacto se vería reducido hasta niveles admisibles con las correspondientes medidas correctoras.

El principal uso del suelo afectado es agrícola, y similar en todas las alternativas.

Las vías pecuarias afectadas son las mismas en todas las alternativas, por lo que no se realiza ninguna comparación entre ellas.

El mantenimiento de la permeabilidad transversal se consigue con el establecimiento de las estructuras necesarias para comunicar los caminos cruzados por la nueva infraestructura, no existiendo diferencias significativas entre ellas.

Como consecuencia de todo lo anterior, los valores totales de las matrices varían poco de una alternativa a otra, resultando, para todas ellas, según esta valoración, un impacto global poco significativo.

En el siguiente apartado del estudio se reflejan las medidas preventivas y correctoras a aplicar para la minoración de los impactos previstos.

Las medidas preventivas son de índole general, aplicadas sobre la red de cañadas, cauces, yacimientos, etc.

Entre las medidas correctoras previstas se encuentran las siguientes:

Taludes de terraplén de poca altura en zona de marismas con taludes tendidos.

Utilización de la tierra vegetal extraída, normas para su acopio, conservación y extendido sobre los taludes generados.

Recuperación del trazado antiguo para su utilización como vías verdes, carriles bici, etc. en las zonas próximas a las poblaciones, y revegetación en los tramos más alejados.

Para minimizar la afección acústica se proponen pantallas antiruidos en los lugares donde se consideran necesarias.

Aunque en el estudio no se define la ubicación de vertederos, se propone que el vertido de tierras sobrantes se realice en canteras inactivas, con el fin de recuperar e integrar paisajísticamente a éstas en el entorno.

Reponer todas las vías pecuarias afectadas con pasos lo suficientemente anchos que no supongan una reducción considerable de su ancho normal.

Intervención de arqueólogos autorizados para prevenir daños a los yacimientos inventariados, estableciendo radios de actuación en los mis-

mos y tomando medidas cautelares genéricas para potenciales no inventariados que pudieran surgir en el término de Lebrija.

Al final de este apartado se incluye un presupuesto por alternativa para la implantación de las medidas correctoras propuestas.

El impacto final, tras la aplicación de las medidas correctoras propuestas, según el estudio, se reduce aproximadamente a la mitad.

Se adjunta una cartografía en la que se reflejan los impactos producidos y las medidas correctoras a aplicar.

Se incluye un apartado donde se desarrolla el plan de vigilancia ambiental, y otro apartado con el documento de síntesis.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Se han presentado un total de 18 alegaciones, la casi totalidad relacionadas con aspectos no medioambientales.

Organismos autonómicos y empresas estatales:

Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

RENFE. Dirección General de Infraestructuras y Servicios.

Ayuntamientos:

Ayuntamiento de Utrera (seis alegaciones).

Ayuntamiento de Las Cabezas de San Juan (seis alegaciones).

Ayuntamiento de Lebrija.

Ayuntamiento de Jerez de la Frontera.

El contenido ambiental más significativo es el siguiente:

La Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, recogiendo un informe del Servicio de Protección Ambiental de la Dirección General de Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, solicita lo siguiente:

Que se prevean las determinaciones procedimentales y técnicas recogidas en el Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de vías pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía para las vías afectadas, cuya relación se incluye.

Que las pantallas antiruidos que se ejecuten se enmascaren con pantallas vegetales.

Que se contemple el origen local del material vegetal a emplear con el fin de garantizar su aclimatación y posterior desarrollo.

Que las instalaciones eléctricas se realicen adoptando las prescripciones técnicas, destinadas a minorar el riesgo de electrocución de aves, de acuerdo con el Decreto 194/1990, de 19 de junio, por el que se establecen normas de protección de la avifauna para instalaciones eléctricas de alta tensión con conductores no aislados.

Que los vertidos de tierras sobrantes se realicen en vertederos autorizados.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía considera necesaria la actuación y manifiesta que no presenta incidencia territorial negativa.

El Gestor de Infraestructuras Ferroviarias no realiza ninguna alegación desde el punto de vista medioambiental.

La Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE indica que el estudio informativo no analiza la posible afección de las líneas de acometida a las nuevas subestaciones eléctricas.

El Ayuntamiento de Utrera presenta seis escritos, siendo unos separatas de otros. Se solicita, como resumen de todos ellos, que se mantenga el trazado de la vía actual, justificando tal petición por motivos ambientales, territoriales y económicos.

A esta alegación se contesta positivamente, accediendo a lo solicitado por el Ayuntamiento, por lo que la alternativa 6, seleccionada en el tramo 1, pasa a ser duplicación de vía con pequeñas mejoras de curvas existentes.

Solicita la ejecución de varios caminos paralelos y más pasos transversales que los previstos en el estudio informativo.

Incluye un informe con una serie de recomendaciones, de índole general, para proteger los sistemas hidrológicos, hidrogeológicos, vegetación y hábitat singulares, vertederos, préstamos, graveras, fauna, ruidos, etc.

El Ayuntamiento de las Cabezas de San Juan presenta seis escritos, siendo unos separatas de otros.

Se manifiesta la conformidad con la alternativa 6, seleccionada en el estudio informativo, ya que considera que presenta una buena integración en el territorio y produce un mínimo impacto ambiental, ya que se aprovecha el actual corredor de la línea existente con una pequeña variante.

Solicita la ejecución de varios caminos paralelos y transversales no incluidos en el estudio informativo.

Se incluye una serie de recomendaciones medioambientales, de índole general, a tener en cuenta en el proyecto de construcción. En particular, se advierte de la necesidad de estudiar cuidadosamente el desagüe de la finca municipal «Caño de la Palmilla» y las 700 hectáreas de parcelas ubicadas entre los puntos kilométricos 60,500 y 61,000, ya que en la actualidad sufren anegamientos por la insuficiente capacidad de las obras de drenaje existentes.

El Ayuntamiento de Lebrija manifiesta que, como consecuencia de la nueva ubicación de la estación de ferrocarril, debe modificarse puntualmente el Plan General de Ordenación Urbana que contemple las conexiones de la estación con el núcleo urbano.

Solicita la continuidad de algunos caminos, no previstos en el estudio informativo, así como de la vía pecuaria situada entre los puntos kilométricos 70,294 y 70,500.

Pide medidas correctoras sobre apertura de préstamos, graveras, canteras y vertederos, etc., así como de las instalaciones de machaqueo y/o hormigonado. Solicita controlar las posibles afecciones a manantiales, cauces de arroyos y fondos de vaguada.

El Ayuntamiento de Jerez de la Frontera solicita que se protejan, durante la fase de construcción, las masas arbóreas de las emisiones de polvo que pudieran producir los movimientos de tierras y la circulación de la maquinaria. Solicita, asimismo, la certificación de la efectividad de las pantallas antiruido con una medición una vez esté la vía en explotación.

19124 *RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2002, del Parque de Maquinaria del Ministerio de Medio Ambiente, por la que se acuerda la publicación de las cuentas anuales del ejercicio de 2001.*

La Orden del Ministerio de Hacienda, de 28 de junio de 2000, por la que se regula la obtención y rendición de cuentas a través de soporte informático para los organismos públicos a los que sea de aplicación la Instrucción de Contabilidad para la Administración Institucional del Estado, en el punto 6 del apartado primero, establece que los organismos públicos deberán publicar el resumen de sus cuentas anuales, al objeto de que todos los posibles destinatarios de la información contable puedan disponer de datos sobre la actividad desarrollada por dichos organismos.

En consecuencia, el Director del Parque de Maquinaria, acuerda la publicación de las cuentas anuales del ejercicio 2001, para su general conocimiento.

Madrid, 12 de septiembre de 2002.—El Director, Salvador Heras Moreno.