

13004

RESOLUCIÓN de 29 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Documento complementario al Subtramo Madrid-Cuenca», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El anexo II contiene los datos esenciales de las distintas fases del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

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

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita a la Dirección General de Ferrocarriles con fecha 17 de enero de 2002, información complementaria referente a los efectos de la alternativa propuesta sobre los espacios de la Red Natura 2000 por los que discurre.

El 25 de noviembre de 2002 la Dirección General de Ferrocarriles remite el informe de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid. En escritos de 10 de junio de 2002 y 4 de abril de 2003, la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente informa acerca de la afección a los espacios protegidos de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

En el anexo V se incluye un resumen del contenido de dichos informes.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «Línea de Alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Documento Complementario al Subtramo Madrid-Cuenca»

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

La presente declaración se refiere al trazado principal del ferrocarril entre su origen, en el p.k. 28 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, y el final del subtramo Madrid-Cuenca contemplado en el documento complementario (p.k. 175+600 del trazado de la alternativa seleccionada incluido en el estudio a escala 1:5.000), donde se une a la solución A del estudio informativo del proyecto «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia». No obstante lo anterior, el final del tramo quedará condicionado a las prescripciones que se establezcan en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto antes reseñado y que pudieran afectarle.

Quedan excluidas de la presente declaración, por no estar analizadas en el estudio de impacto ambiental, las siguientes actuaciones: la cuadruplicación del trazado de la línea de alta velocidad de Madrid-Sevilla entre la estación de Madrid-Puerta de Atocha y el p.k. 28 donde tiene origen el nuevo trazado a Levante; el bypass de conexión Levante-Andalucía en el entorno de Torrejón de Velasco; las líneas de transporte de energía eléctrica; las zonas de préstamos que no coincidan con canteras autorizadas con planes de restauración aprobados; las zonas de vertederos que no coincidan con canteras abandonadas o con zonas expresamente autorizadas por los órganos autonómicos competentes; las instalaciones auxiliares de obra o definitivas que requieran evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa vigente; la estación de Cuenca y, en su caso, otras estaciones que pudieran plantearse; y cualquier ramal de entrada al casco urbano de Cuenca que pudiera preverse. Con el fin de evitar confusiones, todas las referencias a puntos kilométricos en el condicionado de la presente declaración se refieren al trazado de la alternativa seleccionada incluido en el estudio informativo a escala 1:5.000.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente, y completada la información con visitas de campo, se considera que, para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, la alternativa «Variante sur de Aranjuez» modificada en el acceso a Cuenca, compuesta por los ejes M11A, M11C, M11D, M11A y M11F, y con los ajustes de trazado sobre estos ejes desarrollados en el estudio informativo a escala 1:5.000, tanto en el proyecto de construcción como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y cumplir las siguientes condiciones:

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

1.1 Con objeto de disminuir el efecto barrera, la intrusión visual, la afección acústica, al desarrollo urbanístico y a las edificaciones existentes entre las localidades de Seseña y Seseña Nuevo, y de acuerdo con lo establecido en la condición 2 de la Resolución de 30 de julio de 1999,

de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formulaba declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-IV. Tramo: Variante entre la M-50 y la propia N-IV, en el entorno de Ocaña» (BOE 31/8/99) (en lo sucesivo la autopista objeto de este estudio informativo se denominará R-4), que también pasa entre estas dos localidades, el trazado en alzado se proyectará bajando la cota de la rasante de manera que la línea de ferrocarril discurra en trinchera y las reposiciones de caminos y carreteras se efectúen sobre ésta, a nivel del terreno, ampliando las plataformas de dichas reposiciones, de manera que se minimice la fragmentación entre ambos núcleos. En la misma zona, entre los pp.kk. 12+500 y 13+050, se considerará la posibilidad de establecer un falso túnel.

1.2 Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio, la ocupación de suelo, el efecto barrera y por tanto, el impacto acumulativo de la línea férrea objeto de esta declaración y la R-4 en construcción, entre los pp.kk. 15+500 y 23+000 el trazado discurrirá lo más próximo y paralelo al de la autopista R-4, teniendo en cuenta los condicionantes técnicos de trazado y el cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos en la condición anterior.

1.3 El túnel 19.3 se prolongará en dirección sur de forma que la embocadura se sitúe lo más próxima posible a la carretera, de acuerdo con el trazado a escala 1:5000, y sin perjuicio de lo establecido en la condición anterior.

1.4 El diseño del viaducto sobre el río Tajo, dada su longitud y visibilidad, deberá considerar la integración paisajística del mismo atendiendo a las peculiaridades del entorno en el que se inserta. Asimismo, su tipología será acorde con el viaducto previsto en el proyecto de la R-4, cuyo trazado discurre muy próximo y en paralelo al del ferrocarril, prolongándose hacia el sur al menos hasta el p.k. 21+200, donde acaba el previsto en la R-4.

1.5 Con objeto de minimizar la afección sobre los terrenos cultivables de la vega del río Tajo, además de la condición anterior, se minimizará la altura del terraplén situado entre los pp.kk. 21+000 - 23+400, de acuerdo con los condicionantes técnicos del trazado y de las condiciones hidráulicas del río. Asimismo se tendrá en cuenta lo indicado en la condición 1.27 relativa a los caminos de servicio.

1.6 Antes de la aprobación del proyecto de construcción, el Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un escrito, acompañado del proyecto de construcción detallado del túnel de «El Regajal», garantizando la viabilidad de la construcción de este túnel con las características y ocupaciones indicadas en el estudio informativo a escala 1:5.000, o con menores ocupaciones. En caso de existir una mayor ocupación, se deberá realizar una nueva evaluación ambiental de esta afección, para determinar, de acuerdo con el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, si la nueva situación supone afecciones significativas al espacio natural citado.

1.7 Con independencia de la anterior condición, se adecuará el trazado para minimizar la afección a la reserva natural de «El Regajal-Mar de Ontígola» en el tramo en que la traza discurre a cielo abierto, comprendido entre el cruce del arroyo de las Salinas y la boca del túnel propuesto. Para ello, se prolongará el viaducto de cruce del arroyo, eliminando el terraplén existente dentro de la reserva, y se construirá un falso túnel en la embocadura del túnel de forma que desaparezcan los desmontes en esta zona. De acuerdo con los resultados del estudio a que hace referencia la condición 11 de esta declaración, se decidirá sobre la oportunidad de colocar pantallas acústicas opacas en el viaducto y hasta la embocadura del túnel, para evitar el atropello de aves y lepidópteros y minimizar el impacto acústico sobre la reserva, en todo el recorrido por la misma y en ambos márgenes de la vía. Asimismo se determinará, en su caso, la altura adecuada para las pantallas.

1.8 La boca sureste del túnel 27.0 se situará pasado el enlace de las carreteras N-IV y N-420, de acuerdo con lo establecido en el estudio informativo y en el trazado a escala 1:5000. El trazado en alzado se proyectará de forma que la longitud del túnel excavado a cielo abierto sea la menor posible, que en ningún caso debe afectar a la reserva natural «El Regajal-Mar de Ontígola».

1.9 Con objeto de reducir el efecto barrera para las aves esteparias y el riesgo de colisión, los cruces del ferrocarril con la N-400 en los pp.kk. 53+000 (salvo que existan condicionantes técnicos que lo desaconsejen) y 61+300, y con el ferrocarril actual en los pp.kk. 53+000 (salvo que existan condicionantes técnicos que lo desaconsejen) y 62+200, se realizarán mediante pasos inferiores. Asimismo se mantendrán los pasos inferiores previstos bajo la N-301 (p.k. 43+800) y la carretera de Villarubia de Santiago a Villatobas (p.k. 51+200).

1.10 De acuerdo con indicado en el escrito de 10 de junio de 2002 de la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, entre los pp.kk. 44+200 y 53+000 se producen afecciones significativas que repercuten en la integridad de los valores de la ZEPA

«Área esteparia de La Mancha norte». De acuerdo con lo propuesto por la misma Dirección General (escrito de 4 de abril de 2003) para evitar tal afección, se desplazará el trazado entre los puntos kilométricos antes indicados del orden de 1 km hacia el norte, aproximándose lo máximo posible al límite del centro emisor de Radio Nacional de España de Ocaña y a la actual carretera N-400. El desplazamiento propuesto no deberá afectar al LIC «Yesares del valle del Tajo». El trazado resultante entre los puntos kilométricos señalados será sometido al estudio indicado en la condición 11 de esta declaración para asegurar la no afección a la ZEPA «Área esteparia de La Mancha norte» y al LIC «Yesares del valle del Tajo».

1.11 Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio, la ocupación de suelo, el efecto barrera y por tanto, el impacto acumulativo de la línea férrea objeto de esta declaración, la actual, la futura autovía de Castilla-La Mancha y la N-400, el trazado se proyectará de forma que discorra lo más próximo y paralelo posible al de la N-400 entre los pp.kk. 53+000 y 61+000 y al ferrocarril Aranjuez - Cuenca desde el p.k. anterior hasta el p.k. 65+000.

1.12 Con objeto de disminuir la afección por ruido e intrusión visual, en la zona en la que el trazado discurre más próximo al núcleo urbano de Santa Cruz de la Zarza (pp.kk. 66+500 - 68+500), este se proyectará preferentemente en desmonte de poca altura; en caso de que hubiese inconvenientes técnicos para ello se dispondrán caballones de tierra de taludes poco inclinados en el margen izquierda del trazado.

1.13 Con los mismos objetivos de la condición 1.11, entre los pp.kk. 69+000 al 73+000 el trazado discurrirá lo más próximo y paralelo posible a la carretera N-400 que permitan los condicionantes técnicos del ferrocarril.

1.14 Se mantendrá el trazado propuesto en la zona de cruce bajo la carretera C-302 (p.k. 82+200) prevista en el estudio a escala 1:5000, más favorable ambientalmente que la propuesta en el estudio informativo.

1.15 Con objeto de reducir el efecto barrera para las aves esteparias y el riesgo de colisión, el cruce del ferrocarril con la autovía N-III (p.k. 86+250) se realizará mediante un paso inferior bajo ésta.

1.16 Se evitará la afección de la zona de repoblación de pinos situada sobre el túnel 95.4 (entre los pp.kk. 95+100 y 95+750). Durante las obras del túnel no se ubicarán en ella instalaciones auxiliares y solo se utilizarán como caminos de obras los existentes.

1.17 El viaducto sobre el canal del trasvase Tajo - Segura se proyectará de forma que abarque el camino que discurre por su margen derecha y la zona arbolada de su margen izquierda. Las pilas se situarán al menos a 5 m de esta última.

1.18 Con objeto de disminuir la intrusión visual y dada la proximidad de las estructuras denominadas V-106.3 y V-106.4, estas se sustituirán por un único puente sobre las carreteras de acceso a Carrascosa del Campo.

1.19 Para evitar o minimizar la afección a la chopera y al área recreativa situadas en las proximidades del p.k. 109+000 se modificará el trazado desplazándolo ligeramente hacia el norte o se adoptarán soluciones constructivas adecuadas para conseguir el citado objetivo.

1.20 Entre los pp.kk. 115+000 y 119+000, el estudio informativo indica la existencia de un corredor común para la línea férrea objeto de esta declaración y la futura autovía de Castilla-La Mancha. Por lo tanto, se coordinarán los trazados de ambas infraestructuras para conseguir la máxima aproximación con la actual N-400 y la menor ocupación de suelo posible adaptando los trazados de forma que se eviten cortes innecesarios.

1.21 Entre los pp.kk. 118+700 y 120+100 el trazado discurre por el LIC «Estepas yesosas de la Alcarria Conquense», la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha indica el importante impacto que este trazado produciría sobre el espacio que contiene hábitats prioritarios de la Directiva 92/43/CEE. Por todo ello el trazado se diseñará de forma que discorra por el exterior de este espacio. Asimismo, además de lo indicado en la condición anterior, se evitará que el trazado discorra a menos de 200 m del actual núcleo de Horcajada de la Torre. El nuevo trazado se someterá al estudio a que se hace referencia en el apartado 11 para determinar posibles afecciones indirectas sobre el espacio.

1.22 Para disminuir la afección sobre el río Valdepedina, el estribo oeste del viaducto 121.7 se alejará de este curso de agua, incluyendo el camino repuesto por el paso inferior 121.3, sin modificar su trazado.

1.23 Con objeto de disminuir la afección al río Cigüela y a su vega, en la zona en la que el trazado discurre próximo al cauce (p.k. 131+000 y entre los pp.kk. 134+100 y 135+100), éste se proyectará de forma que se aleje del mismo en la medida de lo posible, sin que ello implique mayores afecciones ambientales que las que se pretenden evitar (sobre la vegetación, movimientos de tierra). En todo caso, el trazado se proyectará en viaducto en esta zona situada entre los pp.kk. 134+100 y 135+100, de acuerdo con las medidas correctoras del estudio a escala 1:5000. Asimismo se prestará

especial atención en esta zona a lo indicado en la condición 1.27, en relación a los caminos de servicio.

1.24 El arroyo Fuente de la Zarza, que es atravesado por el trazado en el pp.kk. 145+100, será repuesto por un puente de al menos 25 metros de luz que permita unificar en una sola estructura el doble marco 145.1 y el paso inferior 145.2. Asimismo se acondicionará su diseño para que reúna las condiciones adecuadas para permitir el paso de fauna.

1.25 En el terraplén situado entorno al p.k. 149+500 se construirá una estructura que permita el paso de los dos arroyos de la vaguada sin desviar sus cauces, de acuerdo con lo indicado con la condición 3.2.

1.26 El trazado se ajustará en el entorno del p.k. 171+000, de forma que se garantice que no se afecta el espacio natural del Complejo Lagunar de las Fuentes, ni por el trazado ni por los caminos de servicio.

1.27 El estudio informativo plantea la construcción de caminos de servicio a ambos lados de la vía en la práctica totalidad del trazado, lo que originaría mayores ocupaciones de suelo, que con carácter general deberán evitarse, incrementando para ello las reposiciones de los caminos interceptados de acuerdo con lo indicado en la condición 8. Esta ocupación de suelo tiene especial trascendencia en los terrenos cultivables de la vega del Tajo (entre los pp.kk. 21+000 y 23+400) y en la zonas boscosas situadas entre los pp.kk. 128+000 - 138+900, 152+800 - 154+300 y 169+000 - 171+500. Por ello, en estos lugares se procurará eliminar los caminos de servicio planteados y si ello no fuera posible se construirán sólo a un lado de la vía.

1.28 El estudio de impacto ambiental indica que para los taludes que superen los 20 metros de altura, deberá considerarse en el diseño final del trazado la realización de túneles o falsos túneles para los desmontes y viaductos para los terraplenes. En el caso de que la anterior medida no fuera posible, el estudio indica que se adoptarán las medidas de diseño de talud adecuadas a cada caso para evitar situaciones de riesgo de inestabilidad. Asimismo el estudio a escala 1:5.000 de la alternativa seleccionada en el subtramo Madrid-Cuenca, indica que las zonas donde se aplicarán estos ajustes son los tramos comprendidos entre los pp.kk. 9+300 a 9+400, 17+400 a 18+200, 94+900 a 95+000, 970150 a 97+200, 135+900 a 136+000, 136+350 a 136+400, 138+150 a 138+250, 138+900 a 139+550, 170+650 a 170+800 para los desmontes; y entre los pp.kk. 8+400 a 8+500, 35+700 a 35+750 y 36+100 a 36+150 para los terraplenes. Asimismo, el estudio a escala 1:5.000 indica que se sustituirán por viaductos los siguientes tramos de terraplén, pese a ser menores de 20 metros, por su incidencia ambiental: pp.kk. 127+700 a 127+800, 128+800 a 129+100, 134+100 a 135+100, 136+100 a 136+200 y 136+850 a 137+100.

Por lo tanto, el proyecto de construcción incorporará, en su caso, estas modificaciones con las siguientes precisiones:

El túnel propuesto entre los pp.kk. 17+400 y 18+200 se prolongará hasta la boca norte del túnel 19.3.

Entre los pp.kk. 36+550 y 37+000 se construirá un falso túnel, ya que los muros proyectados son superiores a los 20 metros de altura.

Los puentes indicados en el pp.kk. 35+700 - 35+750 y 36+100 - 36+150, se unificarán con el viaducto 35.9, para evitar la concentración de estructuras y se ampliará, si fuera preciso, para permitir el paso del arroyo de los Yesares sin rectificar su cauce.

1.29 De acuerdo al estudio de impacto ambiental y al estudio a escala 1:5.000 de la alternativa seleccionada, las bocas de túneles situadas en los pp.kk. 18+500, 20+150, 25+750, 28+150, 95+050, 95+150, 101+500, 102+300, 122+650, 126+300, 139+600, 141+550, 145+750, 147+800, 155+900, 158+850 (según los planos 159+100), 172+750 y 172+950 se diseñarán de forma que se minimice la superficie frontal de la embocadura, localizando ésta lo más próxima a la intersección de la cota superior de la sección del túnel con el perfil del terreno natural. Los gunitados de hormigón que pudieran precisarse para la ejecución de las obras y que no sean necesarios para la estabilidad de los taludes de las embocaduras, se deberán demoler una vez finalizadas las obras, procediendo a su revegetación.

1.30 El proyecto de construcción deberá reponer todas las vías pecuarias interceptadas, en coordinación con los organismos responsables de las comunidades autónomas de Madrid y Castilla-La Mancha. Sin perjuicio de lo que establezcan los organismos competentes, de las reposiciones reflejadas en el estudio informativo a escala 1:5.000, se podrán considerar aceptables las coincidentes con el punto de corte de la vía (pp.kk. 11+490, 13+000, 56+400 y 159+300); deberán ser expresamente autorizadas por el órgano autonómico competente las reposiciones algo desviadas del punto de cruce de la vía pecuaria (pp.kk. 13+760 a 60 m de la vía pecuaria, 23+000 a 200 m de la vía, 29+600 a 100 m de la vía, 65+670 a 70 m de la vía) y no serán aceptables las reposiciones planteadas para las vías pecuarias cortadas en los pp.kk. 12+100, 48+500, 53+000, 111+000 y 117+500, que deberán contar con pasos específicos en los puntos de corte o su entorno inmediato. También se repondrán las vías pecuarias que

el estudio informativo sitúa en los pp.kk. 1+500, 2+400, 4+650 y 20+200 (puntos kilométricos referidos al eje M11A del estudio informativo).

1.31 De acuerdo con el estudio de impacto ambiental y con el estudio informativo a escala 1:5.000 de la alternativa seleccionada, se acondicionarán o sustituirán las obras de drenaje detalladas en la condición 4 de la presente declaración, para favorecer la permeabilidad del trazado para la fauna.

2. Protección y conservación de los suelos y vegetación.

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

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

2.3 Debido al elevado riesgo de incendio que existe en ciertas zonas atravesadas por el trazado, tales como las masas forestales de pino, encina y quejigo atravesadas en el entorno de la CN-400, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, acorde con la Orden 399/1997, de 25 de marzo, sobre instrucciones en materia de prevención, detección y extinción de incendios forestales de la Comunidad de Madrid y el Decreto 61 de 27 de mayo de 1986, sobre prevención y extinción de incendios forestales de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera, especialmente del río Tajo (p.k. 20+850), del arroyo de las Salinas (p.k.25+500) y del río Júcar (p.k.154+600), las pilas y los estribos de los viaductos de cruce sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera. Durante la construcción de estas estructuras se minimizará la afección a la vegetación de ribera que no superará la anchura de la propia estructura.

2.5 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos los caminos existentes o construyendo nuevos sobre la superficie a ocupar por la traza. No obstante, quedará prohibida la utilización como caminos de obra los existentes dentro de la reserva natural de «El Regajal-Mar de Ontígola». Se evitará la apertura de caminos, fuera de la propia traza, dentro de los espacios naturales o de zonas de interés cultural identificadas en el estudio de impacto ambiental. Aquellos caminos no contemplados en el estudio de impacto ambiental, como es el caso de los accesos y caminos de obras, que discurren por laderas con pendientes mayores del 15 por 100 y/o que afecten a terrenos cubiertos de vegetación natural a lo largo de más de 2 Km deberán someterse a evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con la normativa de la Comunidad de Madrid en el primer caso y de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en el segundo.

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

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

3.2 Con objeto de minimizar la afección a los cauces, en el proyecto de construcción se estudiarán soluciones alternativas a la rectificación y canalización de cauces, en concreto en el arroyo de la Moraleja (p.k. 115+100 a 115+500) y el afluente del arroyo de la Vega (p.k. 149+500). Con carácter general, no se permitirá la concentración de varios cauces en una sola obra de drenaje.

3.3 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada

lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. No se colocarán las pilas en el interior de los cauces, salvo en el río Tajo, donde se atenderá a lo indicado en la condición 1.4, y en el Júcar, donde las pilas quedarán fuera de la banda delimitada por la vegetación de ribera (a la que habrá que añadir necesariamente 2 franjas exteriores de 10 m de ancho de acuerdo con lo indicado en la condición 2.4). Las estructuras se diseñarán con el mínimo esviaje respecto a los cauces.

3.4 En las zonas con riesgo de inundación temporal, como el valle del río Cigüela, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica competente, un análisis del posible efecto barrera de la línea de alta velocidad. El diseño de los drenajes transversales se realizará teniendo en cuenta la necesidad de evitar el efecto presa de la nueva infraestructura.

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

3.6 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, los parques de maquinaria, de la excavación de los túneles y de la excavación de los estribos y pilas de los viaductos se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo, Guadiana o Júcar según corresponda. En el río Júcar, cruzado en un tramo de interés piscícola, los valores límite de los parámetros se fijarán de acuerdo con el anexo III del Real Decreto 927/1988, por el que se aprueba el Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica.

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

3.8 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cauces, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función. Estas medidas se aplicarán con carácter general a todos los cauces, debiendo ser especialmente intensas en el entorno del río Cigüela, en el p.k. 131+100 y entre los pp.kk. 134+300 y 134+800.

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

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

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

Además de los pasos específicos para fauna que resultaran del estudio citado, el proyecto de construcción recogerá, de acuerdo con el estudio de impacto ambiental y con el estudio a escala 1:5.000 de la alternativa seleccionada, la adecuación para el paso de fauna de las obras de drenaje transversal situadas en los siguientes pp.kk.: 8+800, 40+900, 46+500,

51+000, 59+500, 60+200, 77+000, 77+578, 78+120, 79+500, 83+370, 87+500, 92+950, 93+400, 97+592, 99+185, 103+950, 127+027, 128+550, 130+109, 131+235, 132+147, 133+190, 133+700, 135+310, 142+300, 145+185, 152+119, 153+616, 155+200, 165+600, 167+422, 168+863, 171+974, 173+432 y 174+039. Se han excluido del presente listado aquellas obras de drenaje señaladas en los documentos citados que serán sustituidas por viaductos de acuerdo con lo señalado en la condición 1 de la presente declaración.

Las obras de drenaje citadas se dimensionarán de acuerdo con las especies de fauna que vayan a utilizarlas. Como mínimo, dichas dimensiones serán las especificadas en el estudio de impacto ambiental y en el estudio a escala 1:5.000 de la alternativa seleccionada. El proyecto de construcción recogerá la protección contra la erosión, mediante soleras, de las salidas de los drenajes, los cuales se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna. También incluirá la restauración de la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

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

4.3 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a su interior. El cerramiento siempre se colocará de forma que queden libres las embocaduras de las obras de drenaje, garantizando de este modo el libre tránsito de la fauna a través de ellas. Además, para evitar el acceso de la fauna a las vías, y su atropello, la malla deberá ir enterrada un mínimo de 40 cm., y ser de tipo cinético o progresivo. La separación entre postes del cerramiento debe ser como máximo de 4 m, alcanzando una altura mínima de 1,70 m, que deberá aumentarse hasta 2,20 m en zonas donde se detecte la presencia de ciervo. En las vegas de los ríos Tajo, Riansares, Cigüela y Júcar la valla deberá reforzarse con otra de altura mínima de 50 cm. y constituida por una malla de luz inferior a 2 cm. o por una superficie lisa.

4.4 Para evitar o minimizar la colisión de aves con los trenes, el proyecto de construcción incluirá un estudio específico y una propuesta de medidas a aplicar para todo el tramo Madrid-Cuenca objeto de esta declaración y, particularmente, para las zonas con presencia de aves esteparias amenazadas que coinciden con los tramos comprendidos entre los pp.kk. 4+000 y 11+000, 44+000 y 52+000 y 71+000 y 92+000. Con independencia de lo anterior, los viaductos, al menos de los ríos Tajo y Júcar, dispondrán de pantallas opacas en toda su longitud, y de altura suficiente, a justificar en el proyecto de construcción, que eviten la colisión de aves.

4.5 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni otras actividades generadoras de ruido durante el período comprendido entre marzo y mediados de junio en los tramos incluidos dentro de espacios naturales o a menos de un kilómetro de estos, así como en las zonas con presencia de avutarda, entre los pp.kk. 4+000 y 11+000, 44+000 y 52+000 y 71+000 y 92+000. En estas mismas zonas se evitarán los trabajos nocturnos, con excepción de los que se deriven del trabajo en el interior de los túneles. La iluminación nocturna en las bocas de los túneles será la menor posible para la adecuada realización de dichos trabajos, empleándose lámparas de vapor de sodio.

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

Estas medidas serán de especial aplicación en los tramos que atraviesen o se sitúen a menos de un kilómetro de espacios naturales, así como los comprendidos entre los pp.kk. 4+000 y 11+000, 44+000 y 52+000 y 71+000 y 92+000 donde existe constancia de la presencia de avutarda, entre otras especies.

4.7 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 4+000 y 11+000, 44+000 y 52+000 y 71+000 y 92+000 incluirá un seguimiento de la mortalidad por atropello, en especial de aves esteparias. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica.

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Santa Cruz de la Zarza, Carrascosa del Campo, Horcajada de la Torre, Naharros, Villanueva de los Escuderos y Colliga, las zonas industriales de Seseña, Ontígola, Ocaña y Cuenca, y sobre las edificaciones dispersas a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos entre los que se desarrolla la actuación, se procederá al riego periódico de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a préstamos y a posibles vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

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

6. Protección contra el ruido y las vibraciones en áreas habitadas y en áreas de interés faunístico.—El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas: entorno de los núcleos de Santa Cruz de la Zarza, Carrascosa del Campo, Horcajada de la Torre, Naharros, Villanueva de los Escuderos y Colliga; edificaciones dispersas a menos de 200 metros del trazado (con especial atención a las viviendas situadas entorno al p.k. 160+500); zonas con presencia de avutarda entre los pp.kk. 4+000 a 11+000 (Secanos de Valdemoro), 44+000 a 52+000 y 71+000 a 92+000; y en la reserva natural de El Regajal-Mar de Ontígola.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística. Se evitará el empleo de pantallas acústicas transparentes por el riesgo de colisión para las aves, limitando su empleo a edificaciones concretas donde las pantallas opacas puedan afectar a la iluminación, colocando en este caso marcas en la pantalla que destaquen su presencia.

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

Zonas residenciales:

Leq(7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).
Leq(23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Zonas hospitalarias:

Leq(7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq(23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

Zonas de interés faunístico, en concreto las zonas con presencia de avutarda entre los pp.kk. 4+000 y 11+000, 44+000 y 52+000 y 71+000 y 92+000, así como la reserva natural de El Regajal-Mar de Ontígola (medidas a 100 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros):

Leq (las 24 horas) menor que 60 dB (A).

En ninguna de las zonas se superará la L_{max} de 85 dB (A), medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

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

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

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto. En este sentido, se deberá tener en cuenta la Resolución de 23-04-2002, de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, por la que se aprueba el modelo tipo de ordenanza municipal sobre normas de protección acústica. El proyecto de construcción definirá las distancias mínimas a que se debe referir estas prescripciones en función del tipo de actividad ruidosa. En principio, y sin perjuicio de lo que se detalle en el citado proyecto, se considerará una banda de entre 250 y 500 metros alrededor de los núcleos habitados, con la excepción de voladuras o empleo de explosivos, que se ampliará a un kilómetro.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en el entorno de los núcleos de Santa Cruz de la Zarza, Carrascosa del Campo, Horcajada de la Torre, Naharros, Villanueva de los Escuderos y Colliga, así como en zonas donde existan edificaciones dispersas a menos de 200 metros del trazado. El ferrocarril no deberá transmitir unos niveles al ambiente interior cuyo índice de percepción vibratoria K supere los valores siguientes:

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

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

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

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural.

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

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención a las zonas arqueológicas del entorno de los pp.kk. 2+000, 7+000 y 23+000,

y a los yacimientos de «Valdesanpedro», «Las Majadas» y «Garabaya» en Tarancón y «Terrazas del río Júcar» en Cuenca.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas, siguiendo las prescripciones de la condición 1.30 de la presente declaración. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de las comunidades autónomas de Castilla-La Mancha o Madrid, según proceda, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel. Cuando la reposición de una vía pecuaria no suponga la restitución de la totalidad de la superficie ocupada se deberá compensar con terrenos, de forma que no exista una pérdida residual de superficie de vías pecuarias.

Todas las reposiciones en pasos superiores de vías pecuarias así como de cualquier camino por el que se produzca tránsito de ganado contarán con pantallas opacas a ambos lados del paso de, al menos, dos metros de altura. Si las reposiciones fuesen mediante pasos inferiores deberán tener unas dimensiones tales que permitan una luminosidad suficiente en su interior, posibilitando el paso del ganado.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Durante la fase de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición. Como criterio general, y para minimizar las afecciones en la permeabilidad territorial, ningún camino deberá reponerse a más de 500 metros de su punto de corte, aumentando si fuera preciso el número de pasos.

Con carácter general, siempre que el trazado discorra paralelo y pegado a una carretera o a otro ferrocarril, se deberán reponer todos los caminos que cuenten con pasos sobre las infraestructuras existentes. En concreto deberán reponerse los pasos de caminos situados en los pp.kk. 21+615 y 22+190, en la vega del Tajo.

De forma específica, el marco del p.k. 23+000 se ampliará en anchura para permitir la construcción de arcenes, habida cuenta del interés recreativo de esta zona, y el tráfico de ciclistas. Asimismo, el marco para paso de una carretera situado en el p.k. 96+400, deberá aumentarse o sustituirse por un viaducto, de forma que sea posible el paso de maquinaria agrícola, incluyendo cosechadoras.

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

Se considerarán aceptables y acordes con la presente declaración de impacto ambiental, los préstamos procedentes de yacimientos o canteras autorizadas y con planes de restauración aprobados, así como los vertidos para relleno de canteras abandonadas siempre que cuenten con la aprobación del órgano ambiental de la comunidad autónoma donde se ubique la cantera a rellenar.

En cualquier caso, en los estudios que se realicen para la selección y localización de estas zonas, así como para la localización de zonas de instalaciones, se considerarán zonas de exclusión, al menos, las siguientes: los espacios protegidos, catalogados, inventariados o propuestos para su protección (LICs «Vegas, cuevas y páramos del sureste de Madrid», «El Salobral» y «Estepas yesosas de la Alcarria Conquense»; ZEPAs «Carrizales y sotos de Aranjuez» y «Área esteparia de La Mancha norte»; reserva natural «El Regajal-Mar de Ontígola»; IBAs «Tarancón-Corral de Almaguer» y «Secanos de Valdemoro»; montes preservados de la Comunidad de Madrid; y el Complejo Lagunar de las Fuentes); las zonas con presencia de avutarda entre los pp.kk. 4+000 y 11+000, 44+000 y 52+000 y 71+000 y 92+000; las masas forestales de encina, quejigo y/o pino y en general las zonas con vegetación arbórea, las riberas de ríos, los terrenos de alta permeabilidad, el entorno de núcleos urbanos, los yacimientos arqueológicos y todas aquellas zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico. Particularmente, se considerará zona a excluir el entorno del arroyo de las Salinas, donde se prohíbe expresamente la ubicación de áreas auxiliares para la construcción del túnel de paso de la reserva natural «El Regajal-Mar de Ontígola». Todas las zonas de exclusión deberán cartografiarse convenientemente y figurar en los planos contractuales así como en el pliego de prescripciones técnicas del proyecto.

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén (sobre todo de los desmontes y más aún los situados en yesos), embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

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

La tierra vegetal retirada en terrenos yesíferos, en especial en las caídas al valle del Tajo, se deberá acopiar por separado, empleándose en la restauración de las propias zonas yesíferas, para evitar la contaminación por sulfatos de terrenos no yesíferos, y favorecer la propagación de los vegetales gipsícolas en las zonas con yeso a restaurar. De igual manera, resulta recomendable separar las tierras carbonatadas, que dominan el trazado, de los rodos ácidos del valle del Júcar, de composición y flora muy diferentes.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. En este sentido, se deberán contemplar los tres sustratos principales con repercusión sobre la vegetación: yesos, calizas y rodos. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Por lo que respecta a la restauración de la zona del Regajal afectada en superficie, se tendrá en cuenta lo establecido al respecto en el proyecto de construcción de la R-4 en esa zona, que contempla, entre sus medidas compensatorias, la restauración ambiental de la parcela n.º 6 de Regajal. Por ello, las labores de restauración en esta parcela se coordinarán con las contempladas en el mencionado estudio.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

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

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

11. Protección de los espacios de Red Natura 2000.—La alternativa elegida afecta, en la Comunidad Autónoma de Madrid, a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) denominada «Carrizales y Sotos de Aranjuez» n.º ES0000119, que está incluida en el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) denominado «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste» n.º ES110006.

En la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha se afecta a la ZEPA denominada «Área esteparia de La Mancha norte» n.º ES0000170 y al LIC denominado «Estepas yesosas de la Alcarria conquense» n.º ES4230012. Asimismo podrían quedar indirectamente afectados los LICs «Yesares del Valle del Tajo» n.º ES4250009 y «Estepas salinas de Toledo» n.º ES4250008.

Con objeto de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 6.3 del Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, se consultaron a los organismos autonómicos competentes en gestión y conservación de los espacios citados anteriormente. Como consecuencia de ello se considera que además de las condiciones de adecuación ambiental del proyecto establecidas en la condición 1 y de las medidas preventivas

y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración, es necesario realizar un estudio en profundidad de los diferentes hábitats y de las especies de fauna presentes en cada zona afectada, teniendo en cuenta el efecto conjunto de las infraestructuras existentes y previstas. Este documento deberá ser enviado a las Comunidades Autónomas afectadas para determinar, con su informe favorable, las medidas compensatorias que es necesario aplicar. El proyecto de medidas compensatorias se deberá incorporar al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficacia, su coste, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

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

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

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

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

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

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

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

Documentación generada por cada control.

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

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito de la dirección ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, especialmente en lo que se refiere a la búsqueda de soluciones para la minimización del efecto barrera que el trazado puede originar entre las localidades de Seseña y Seseña Nuevo así como a garantizar la viabilidad constructiva del túnel de paso de la reserva natural «El Regajal-Mar de Ontígola» con las características y ocupaciones indicadas en el estudio informativo a escala 1:5.000, o con menores ocupaciones, a que se refiere la condición 1.

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

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

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

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

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

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

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

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre la permeabilidad de la línea de alta velocidad para la fauna a que se refiere la condición 4 y sobre el atropello de aves a lo largo de todo el trazado y, en particular, en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 4+000 y 11+000, 44+000 y 52+000 y 71+000 y 92+000 por la presencia de aves esteparias amenazadas.

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

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

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

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.

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

La Dirección General de Ferrocarriles, como órgano de la Administración responsable del seguimiento y vigilancia del cumplimiento de lo establecido en la presente declaración, conforme a lo establecido en el punto 2 del artículo 25 del Real Decreto 1131/1988, al objeto de que los órganos de medio ambiente tengan conocimiento exacto de la evolución ambiental del proyecto y de la aplicación de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, creará una Comisión de Seguimiento en la que estarán representadas las siguientes partes:

Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

Contratista adjudicatario del Proyecto.

El citado grupo de trabajo deberá ser convocado por la Dirección General de Ferrocarriles, al menos en los siguientes momentos:

Dos meses antes del inicio de las obras.

Semestralmente durante la fase de obras.

Un mes antes del acta de recepción de la obra.

Anualmente durante los tres primeros años de la fase de explotación.

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

Adecuación ambiental del proyecto a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 2.

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

Estudio de corredores biológicos y pasos de fauna, y medidas relativas a la protección de la fauna a que se refiere la condición 4.

Estudio de la previsión de ruido y proyecto de medidas de protección a que se refiere la condición 6.

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

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

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

Localización y características de todas las zonas de préstamo, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a que se refiere la condición 9.

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

Estudio de hábitats y especies y proyecto de medidas compensatorias a que se refiere la condición 11.

Programa de Vigilancia Ambiental a que se refiere la condición 12.

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

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa «Variante sur de Aranjuez» modificada en el acceso a Cuenca, compuesta por los ejes M11A, M11C, M11D, M11A y M11F, y con los ajustes de trazado sobre estos ejes realizados en el estudio informativo a escala 1:5.000, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma que corresponda.

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

Madrid, 29 de mayo de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Resumen del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental de diciembre de 1999, así como del resultado de su información pública

El estudio informativo desarrolla, en primer término, un estudio de posibles corredores para el trazado de la línea de alta velocidad entre Madrid y Valencia con conexión para acceso a Albacete a escala 1:50.000. Plantea 6 grandes corredores denominados Norte, Centro-1, Centro-2, Centro-3, Sur-1 y Sur-2, todos ellos con inicio en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. En cada uno de los corredores citados se plantean varias alternativas.

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

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

Las soluciones propuestas son seis, denominadas A, B, C, D, E y F, si bien el tramo Madrid-Cuenca, objeto de esta declaración, solamente es propuesto en las alternativas que discurren por el corredor Norte, que son las opciones A y D de idéntico trazado en este tramo.

Ambas tienen una longitud total de 130,30 Km, 20,30 Km de túnel y 4,9 Km de viaductos. Los movimientos de tierras son de 22.229.854 m³ de desmonte y de 10.149.025 m³ de terraplén.

Su trazado parte de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona en la localidad de Anchuelo en el p.k. 43. Sube al páramo alcarreño mediante un túnel. Cruza el río Tajuña mediante un viaducto, dirigiéndose hacia

las localidades de Escariche y Yebra, que supera por el sur para dirigirse hacia el valle del Tajo cruzándolo por el suroeste de la localidad de Zorita de los Canes.

Pasando entre Almonacid de Zorita y Albalate de Zorita, atraviesa la sierra de Altomira mediante un túnel. Cruza el río Mayor coincidiendo con la zona sur del Embalse de Buendía. 5 Km más adelante el trazado gira en dirección sureste con objeto de seguir el curso del arroyo Guadamajud pasando al norte de Villanueva de Guadamajud y La Ventosa.

Una vez cruzado el arroyo Guadamajud se adentra en una zona próxima a la línea actual de ferrocarril Aranjuez-Cuenca-Utiel. Tras cruzar dicha línea y la CN-320 de Cuenca a Guadalajara, el trazado se aproxima a la ciudad de Cuenca con el fin de ubicar lo más cerca posible una estación.

El estudio de impacto ambiental concluye que la opción que presenta mayores desventajas desde el punto de vista ambiental es la A, seguida que la opción D, al suponer un impacto crítico en la propuesta de LIC y en la ZEPA de la Sierra de Altomira. Califica como menos impactante a la alternativa C basada en el corredor Sur, si bien dicha opción no pasa por Cuenca.

Los aspectos relativos al impacto crítico identificado para las opciones A y D son corroborados por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid así como por la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

ANEXO II

Descripción del documento complementario del estudio informativo

El documento complementario al estudio informativo tiene por objeto el análisis de nuevas alternativas que pasen por Cuenca con la implantación de una estación en dicha ciudad, sin la problemática ambiental de los impactos evaluados como críticos en las soluciones que pasaban por Cuenca en el estudio informativo de diciembre de 1999, denominadas A y D de idéntico trazado en el tramo Madrid-Cuenca. Las nuevas soluciones se centran en el tramo Madrid-Cuenca y son comparadas con la solución A del estudio informativo de 1999, descrita en el anejo I.

El nuevo estudio plantea varios ejes denominados M11A, M11B, M11C, M11D, M11E y M11F, que compara atendiendo a criterios económicos, ambientales y funcionales para determinar cual es la combinación más ventajosa que dé lugar a las nuevas soluciones de trazado para el tramo Madrid-Cuenca. Dichas soluciones son:

Variante de A Norte de Aranjuez. Se inicia en el p.k. 28 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, descendiendo al valle del río Jarama al que cruza con un viaducto. A continuación discurre a lo largo del valle del río Tajo hasta cruzarlo en Villamanrique de Tajo, dirigiéndose a partir de entonces hacia Tarancón por el norte de esta localidad. Tras el cruce de la zona más meridional de la Sierra de Altomira mediante un túnel, el trazado se adentra en el valle del río Cigüela siguiendo el corredor marcado por la actual N-400 y la futura autovía de Castilla-La Mancha. Atraviesa posteriormente la Sierra de Cabrejas en la zona más occidental de la serranía de Cuenca mediante un túnel. El acceso a Cuenca se realiza por el suroeste quedando sensiblemente alejado de la actual estación de Cuenca. Tiene una longitud total de 163,40 Km, 13,30 Km de túnel y 5,4 Km de viaductos. Esta formada por los ejes M11A entre los pp.kk. 0+000 y 11+259, M11B entre sus pp.kk. 0+000 y 74+243 y de nuevo por el eje M11A desde el p.k. 99+424 hasta el p.k. 177+326. Tiene 22.378.696 m³ de desmonte y 13.275.177 m³ de terraplén.

Variante de A Sur de Aranjuez. El trazado es común con el de la anterior alternativa tanto en los primeros 11 kilómetros como en los 56 últimos, desde el paso del estrecho de Paredes hasta llegar a Cuenca. En la zona no común, la traza discurre por el Sur de Aranjuez de forma paralela a la N-IV y a la futura autopista de peaje R-4 hasta llegar a Ocaña. El espacio natural de El Regajal-Mar de Ontígola, enclavado en la ZEPA «Carrizales y Sotos de Aranjuez» se salva mediante un túnel. Tras superar Ocaña por el sur, el trazado sigue en dirección oeste hasta llegar a Tarancón y unirse a la alternativa anterior al sur de Paredes. Tiene una longitud total de 174,70 Km, 10,90 Km de túneles y 4,5 Km de viaductos. Está formada por la combinación de ejes M11A entre los pp.kk. 0+000 y 86+600, M11C entre los pp.kk. 0+000 y 7+477, M11D entre los pp.kk. 13+450 y 27+456 y M11A entre los pp.kk. 110+719 y 177+326. Presenta unos volúmenes de desmonte de 24.681.714 m³ y unos volúmenes de terraplén de 13.655.425 m³.

Analiza las nuevas soluciones desde los puntos de vista funcional, geológico y geotécnico, de su afección al planeamiento urbanístico, hidrológico, económico y medioambiental. La solución mejor calificada ambientalmente es la variante de A por el Sur de Aranjuez.

Incluye un análisis multicriterio considerando criterios de transporte, territoriales, medioambientales y económicos. En relación con los criterios

de transporte, la mejor alternativa es la A, seguida de la variante Norte de Aranjuez y de la variante Sur de Aranjuez. Funcionalmente todas las soluciones son muy parecidas. En cuanto a futuras demandas, la solución A es ligeramente peor ya que en su acceso a Madrid depende de la línea Madrid-Barcelona donde sería muy difícil añadir vías adicionales para hacer frente a futuros crecimientos de la demanda. Las dos variantes permitirían fácilmente un eventual enlace con la línea de Sevilla que mejorara las conexiones con Andalucía de las comunidades de Valencia y Murcia y la parte oriental de Castilla-La Mancha.

En cuanto a criterios territoriales las soluciones variantes de A permiten una mejor conexión con Toledo. En relación con los criterios ambientales destaca los impactos críticos que produciría la solución A en la sierra de Altomira. Señala que en su conjunto las variantes Norte y Sur de Aranjuez presentan similares impactos ambientales no presentando impactos críticos aunque si de valoración severa, que se solventan con medidas protectoras y correctoras. En cuanto a criterios económicos no existen diferencias significativas entre las tres soluciones.

Dada la excesiva distancia a la que pasa la nueva línea ferroviaria de Cuenca, se plantea una penetración en la ciudad a través de la actual línea ferroviaria. La estación de Cuenca quedaría en su ubicación actual a la cual se accedería mediante un ramal de entrada/salida en vía única de 6 Km de longitud en (cada) caso. El acceso por el Oeste presenta, a su paso por la sierra del Bosque, un túnel y un viaducto de cruce del río Júcar. Para hacer homogénea la comparación con la solución A del estudio informativo de 1999 no valora los ramales de penetración a Cuenca, incluyéndolos en capítulo aparte.

Debido a los tráficos previstos cuando esté en servicio la nueva línea, el documento complementario incluye los planos de una nueva doble vía doble adicional adosada a la existente Madrid-Sevilla desde el punto en el que la nueva línea se incorpora a ésta. No valora ni estudia esta duplicación de la línea Madrid-Sevilla incluyéndola sólo a efectos de información pública.

Incluye unos esquemas de alternativas para la electrificación de la línea con objeto de su incorporación a la información pública, no decantándose por ninguna de las opciones planteadas ni aportando estudios de detalle de las mismas que, según indica, se realizarán en futuras fases como fruto de la negociación del Ministerio de Fomento y las compañías eléctricas implicadas.

El estudio concluye que, partiendo de las ventajas de las soluciones variantes de A frente a la solución A, no resulta sencilla la elección entre el paso por el norte o por el sur de Aranjuez, motivo por el cual se incorporan las dos alternativas al proceso de información pública, de forma que las alegaciones recibidas se conviertan en elemento determinante a la hora de tomar una decisión.

Con posterioridad a la información pública, el estudio informativo desarrolla a escala 1:5.000 la alternativa variante de A por el Sur de Aranjuez con algunas modificaciones derivadas de las alegaciones recibidas en el proceso de información pública. Entre estas, destaca la variante de trazado a su paso por el entorno de Tarancón, situando la traza más al sur para minimizar la afección a esta localidad; la propuesta del acceso a Cuenca mediante el eje M11F y la construcción de una nueva estación en el eje principal de la línea Madrid-Levante, en lugar del acceso Sur previsto mediante el eje M11A y el aprovechamiento de la actual estación de Cuenca previstos en la anterior fase del estudio informativo; y el ajuste de trazado para que discurra al sur de la peña del Búho y del Cerro de la Cabeza Gorda, en los municipios de Huelves y Uclés, minimizando afecciones ambientales.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe someramente la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes epígrafes: áreas de interés natural, puntos de interés cultural, clima, litología, geomorfología, suelos, hidrogeología, hidrología superficial, vegetación y usos del suelo, fauna, paisaje, medio social, económico y territorial y vías pecuarias.

Los elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental recogidos en el estudio son las áreas de interés natural (Parque Regional del Sureste, montes preservados de la Comunidad de Madrid, Torrejón de Velasco, Secanos de Valdemoro, Laguna de las Esteras, Carrizales y Sotos de Aranjuez, Sotomayor, Regajal-Mar de Ontígola, Encomienda Mayor de

Castilla y Tarancón-Corral de Almaguer), propuestas de LIC y ZEPa (Vegas, cuestras y páramos del sureste de Madrid, Sierra de Altomira, Yesares del valle del Tajo y Área esteparia de La Mancha norte), bienes inmuebles y yacimientos arqueológicos, comunidades de lepidópteros en «Regajal-Mar de Ontígola» y en montes preservados de la Comunidad de Madrid, la presencia de un cruce de distribución restringida en el río Júcar, la presencia de vertebrados sensibles al efecto barrera (jabalí, ciervo, zorro, liebre, conejo, gineta, garduña, tejón, turón, gato montés, nutria y anfibios) y las vías pecuarias.

Los impactos más significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son:

Respecto a la afección a áreas de interés natural, la «Solución A» afecta a montes preservados de la Comunidad de Madrid (en 11.844 m², cruzados en túnel) y a la ZEPa y a la propuesta de LIC «Sierra de Altomira» (en 28.090 m², en parte en túnel y viaducto) y queda a menos de 200 m del «Complejo lagunar de Las Fuentes». La «Variante de la Solución A por el norte de Aranjuez» afecta a los Secanos de Valdemoro (en 94.694 m²) y al LIC «Vegas, cuestras y páramos del sureste de Madrid» (en 11.330 m²), y queda próxima a la ZEPa «Carrizales y sotos de Aranjuez», el LIC «Yesares del valle del Tajo» y el «Complejo lagunar de Las Fuentes». La «Variante de la Solución A por el sur de Aranjuez» afecta a los Secanos de Valdemoro (en 94.694 m²), al LIC «Vegas, cuestras y páramos del sureste de Madrid» y ZEPa «Carrizales y sotos de Aranjuez» (en 235.134 m², en parte en túnel), al espacio protegido «Regajal-Mar de Ontígola» y monte preservado (en 17.388 m², casi todo en túnel), a la ZEPa «Área esteparia de La Mancha norte» (en 109.076 m²), al espacio de interés natural «Tarancón-Corral de Almaguer» (en 117.940 m²) y queda próxima al LIC «Estepas salinas de Toledo» y el «Complejo lagunar de Las Fuentes». El estudio considera la más adecuada la solución «Variante norte», seguida de la «Variante sur» y por último la «A», esta última con impactos críticos por su afección a la Sierra de Altomira.

En lo referente al ruido, valora los impactos en función de la presencia de zonas habitadas a menos de 500 m, considerando la menos desfavorable la «solución A» (próxima a Anchuelo, Arcos de la Cantera, la urbanización Chillarón y Nohales), seguida de la «Variante sur» (próxima a Horcajada de la Torre y Naharros) y por último la «Variante norte» (próxima a la urbanización Balcón de Tajo, Villamanrique de Tajo, Campos del Paraíso, Horcajada de la Torre y Naharros).

En otros aspectos considera que el orden de las soluciones de menor a mayor afección es, para la geomorfología y para la vegetación, «Variante sur», «A» y «Variante norte»; para la hidrogeología, «Variante norte», «Variante sur» y «A»; para la hidrología, «Variante sur», «Variante norte» y «A»; para la fauna, «A», «Variante norte» y «Variante sur»; y por la afección al paisaje, a puntos de interés cultural, vías pecuarias y productividad de terrenos, «A», «Variante sur» y «Variante norte».

Concluye que en la alternativa «A» se identifican impactos críticos en el cruce de la Sierra de Altomira, lo que la descalifica, siendo por lo demás la de menor incidencia ambiental. En ninguna de las alternativas «Variantes» se identifican impactos críticos, siendo más desfavorable en su conjunto la «Variante norte».

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

Como medidas correctoras propone: pasos de fauna en general; reposición de vías pecuarias; medidas de revegetación e integración paisajística mediante hidrosiembra, plantaciones y tratamientos del suelo; y medidas para la corrección del ruido mediante pantallas acústicas.

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

El estudio de impacto ambiental concluye destacando la presencia de impactos críticos en la «Solución A», y considerando la solución mejor calificada ambientalmente en general la «Variante de A por el sur de Aranjuez».

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

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 90 alegaciones, correspondiendo 7 a administraciones supramunicipales, 33 a administraciones locales, 1 a otras administraciones, 18 a instituciones o asociaciones y 31 a particulares. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid considera que las nuevas soluciones estudiadas se suman con notable incidencia ambiental a otras promovidas en el mismo ámbito territorial por el Ministerio de Fomento, siendo precisa una evaluación de la incidencia global de estas actuaciones, que sin embargo no se recoge en el estudio de impacto ambiental.

Respecto a la «Variante sur de Aranjuez» indica que en su primer tramo afecta a las extensiones cerealistas de las proximidades de Valdemoro y Torrejón de Velasco de interés para ciertas aves esteparias, afección común a las dos nuevas soluciones al ser este primer tramo común. Señala a continuación la afección a la ZEPa «Carrizales y sotos de Aranjuez» y al LIC propuesto «Vegas, cuestras y páramos del sureste de Madrid», cortados transversalmente entre el p.k. 20+800 y 27+500, donde destaca la fragmentación del hábitat y la afección a la reserva natural «El Regajal-Mar de Ontígola», donde pese al túnel previsto circulará en superficie entre el p.k. 25+350 y 25+672. En esta última zona señala la necesidad de atravesar la totalidad de la reserva natural en túnel, que debería comenzar 1 kilómetro antes de su límite. Destaca finalmente la intrusión visual en los «Carrizales y sotos de Aranjuez», que considera crítica.

De la «Variante norte de Aranjuez» destaca, además de los efectos comunes a la anterior alternativa en su primera parte, la afección a hábitats de la Directiva 92/43/CE en cerros yesíferos, la fragmentación del medio y de los cultivos, la afección a la urbanización «Balcón de Tajo», el corte del corredor ecológico del valle del Tajo formando una discontinuidad entre laderas y la vega, la afección al ecosistema ripícola por su proximidad al río Tajo, el impacto crítico sobre el sistema paisajístico y la afección a un monte preservado, el L.I.C. propuesto «Vegas, cuestras y páramos del sureste de Madrid», a zonas arqueológicas y vías pecuarias, y a suelos de cultivo de alta capacidad productiva.

Concluye considerando necesario el estudio de nuevas soluciones que eviten la afección a los valores naturales de particular importancia y propone tomar como base el «Corredor centro-sur» del primer estudio informativo o en su defecto estudiar de nuevo las posibles variantes de trazado con destino a Cuenca.

El Presidente de la Comunidad de Madrid, en escrito al Ministro de Fomento, incide en rescatar la solución S-1 del primer estudio informativo (más al sur de Aranjuez), por considerarla la más adecuada ambientalmente, y no considera suficientemente concluyentes los argumentos dados por la Dirección General de Ferrocarriles para desestimar dicha solución, que son el retraso en 5 minutos en la llegada a Murcia y la imposibilidad de realizar el by-pass del AVE Madrid-Toledo al AVE Madrid-Levante en la zona de la Sagra. Considera que con esta solución (S-1) sería posible encontrar el consenso, solicitando que se reconsiderase el Corredor Norte como eje de salida del AVE a Levante.

Reunidos el 8 de enero de 2001 el Ministro de Fomento y los presidentes de las Comunidades de Madrid, Valencia, Castilla-La Mancha y Murcia aceptan considerar como base de la solución definitiva la propuesta some-

tida a información pública, fijando la localización de las estaciones (en este caso de Cuenca) las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos y efectuando la salida de Madrid de forma que se pueda prestar servicio de AVE a Toledo minimizando el impacto sobre la reserva natural de El Regajal-Mar de Ontígola.

La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha remite un extenso informe donde incluye las alegaciones al primer estudio informativo y al documento complementario del subtramo Madrid-Cuenca. Recalca que, de las opciones del primer estudio informativo, solo son aceptables la A y la D, siendo preferible la última. Para el nuevo estudio complementario considera más factible la opción «Sur de Aranjuez» mejorando el trazado para evitar el paso entre Seseña y Seseña Nuevo y alejándose de Ocaña, Santa Cruz de la Zarza y Tarancón, así como para permitir más PAET. No considera conveniente mantener la actual estación de Cuenca, planteando una nueva compatible con buena accesibilidad urbana y con la continuidad del tráfico ferroviario. Para ello recomienda adoptar la alternativa M11E, situando la estación entre el p.k. 110+000 y 113+000 de la solución A inicial.

Destaca que ninguna de las dos nuevas alternativas afecta a espacios naturales declarados bajo figuras de protección de la Ley 4/1989 o la Ley 9/1999 de Castilla-La Mancha, aunque sí a ZEPA, propuestas de LIC, hábitats y elementos geomorfológicos de protección especial. En la variante M11A destaca las laderas vertientes al Tajo con comunidades gipsícolas en Seseña, la galería fluvial en el río Tajo, la ZEPA en Santa Cruz de la Zarza, el LIC «Yesares de Valparaíso» y las alamedas del río Júcar. En la variante M11B las laderas vertientes al Tajo con comunidades gipsícolas en Seseña y Santa Cruz de la Zarza, escarpes fluviales yesíferos, galerías fluviales arbóreas y arbustivas en el Jarama y Tajo y comunidades gipsícolas en Belinchón. En la variante M11E señala que el cruce del Júcar se realiza en una zona degradada, fuera del hábitat de protección especial. La variante M11F afecta a alamedas en el Júcar, en Colliga y Villar de Olalla. Concluye considerando que la alternativa que mejor defiende los intereses de Castilla-La Mancha y con menor impacto ambiental la componen la M11A hasta el p.k. 87+000, la M11C (hasta el p.k. 13+450 de la alternativa M11D), la M11D (hasta su final) la M11A (entre el p.k. 110+720 y 136+467), la M11E y la M11A (hasta el p.k. 177+326), con los ajustes señalados anteriormente.

Señala que el proyecto de construcción deberá recoger un estudio ambiental de los vertederos, considerando las canteras abandonadas existentes e incluyendo un proyecto de restauración. Los préstamos deberán proceder de canteras autorizadas, debiendo someterse a evaluación de impacto ambiental la explotación de nuevas zonas. Asimismo, las nuevas plantas de tratamientos de áridos o asfálticas también deberán someterse a evaluación de impacto ambiental, así como las líneas de transporte de energía eléctrica de más de 25 kV y longitud superior a 5 Km.

Incluye una serie de medidas de protección de la vegetación, (señalamiento de formaciones vegetales singulares en especial riberas y masas forestales cercanas a Cuenca y diseño de estribos de viaductos fuera de la vegetación riparia), fauna (limitación de actividades ruidosas entre marzo y mediados de junio, pasos de fauna y protección de líneas eléctricas), aguas (las instalaciones de obra se situarán fuera de la zona de policía de los cauces, y evitar vertederos en zonas de recarga de acuíferos o vaguadas), paisaje (situar acopios e instalaciones en las zonas de mayor ocultación visual, construir falsos túneles cuando los desmontes superen los 15 m de altura y viaductos cuando los terraplenes superen también los 15 m), suelo (jalonamiento de la zona de obras) y patrimonio (reposición de vías pecuarias y estudio arqueológico) y de prevención del ruido (protecciones acústicas en especial a la llegada a Cuenca y la urbanización Cañada Molina).

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalidad Valenciana admite que las nuevas variantes propuestas pueden ser aceptables al ser similares a la solución B (del anterior estudio informativo).

La Confederación Hidrográfica del Tajo indica que el proyecto de construcción deberá incluir la delimitación del dominio público hidráulico, diseñar las obras para una capacidad de desagüe de avenidas extraordinarias de 500 años de periodo de retorno y solicitar autorización a esta Confederación para ocupaciones provisionales del dominio público. Señala la conveniencia de ejecutar las estructuras con el mínimo esviaje respecto al cauce, de respetar la vegetación de ribera, de restituir los cauces afectados a su estado original y de adoptar medidas para no afectar a la calidad de las aguas.

El Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Diputación General de Aragón, la Diputación Provincial de Teruel, el Ayun-

tamiento de Teruel, el Consejo Oficial de Cámaras de Comercio e Industria de Aragón, la Cámara de Oficial de Comercio e Industria de Teruel, el Partido Aragonés y la Coordinadora Ciudadana «Teruel Existe» solicitan una alternativa Madrid-Cuenca-Teruel-Valencia/Castellón que dote a Teruel de una estación, aportando datos sobre la rentabilidad social y económica que consideran que supondría.

La Diputación Provincial de Cuenca y el Ayuntamiento de Cuenca no tienen nada que alegar a las nuevas alternativas, congratulándose de que pasen por Cuenca. Respecto a la estación de Cuenca consideran que aprovechar la actual ocasionaría una pérdida de tiempo y un perjuicio a la ciudad al quedar fuera del eje principal de comunicación a Levante, proponiendo su ubicación entre el p.k. 110+000 y 113+000 de la solución A inicial (actual alternativa M11E). Las mismas consideraciones sobre la localización de la estación de Cuenca hace la Comisión Ejecutiva Provincial de Cuenca del PSOE. La Plataforma Cívica por Cuenca se muestra a favor de un AVE que pase y pare en Cuenca.

El Ayuntamiento de Alcázar de San Juan reitera su apoyo al trazado sur u opción C, con una estación en su municipio, como ya hizo en la información pública del primer estudio informativo.

Los ayuntamientos de Alcázar del Rey, Campos del Paraíso, Huelves, Ocaña, Ontígola, Paredes, Tarancón, Torrejoncillo del Rey, Villar de Olalla y Villarrubia de Santiago presentan alegaciones similares, que muestran en primer lugar indefensión para poder alegar por la indefinición de ciertos aspectos del estudio informativo, solicitando una nueva información pública con mayor detalle. Solicitan caminos laterales en ambos márgenes de la vía y una serie de pasos superiores e inferiores, que detalla cada ayuntamiento por alternativas, así como prolongar los viaductos para dar paso a caminos bajo ellos. Incluyen finalmente una serie de medidas de protección del medio ambiente y del patrimonio cultural.

Alcázar del Rey aprueba las dos opciones que pasan por su municipio (M11A y M11D).

Campos del Paraíso también aprueba las opciones que pasan por su municipio (M11A y M11D), solicita un túnel entre el p.k. 23+750 y 24+180 del eje M11D, la colocación de trabajadores en paro del municipio en las obras y el alejamiento del trazado al menos un kilómetro del núcleo urbano.

Huelves elige la opción Sur (M11A) con las conexiones M11C y/o M11D, oponiéndose a la opción Norte (M11B).

Ocaña elige la alternativa Norte (M11B), oponiéndose a la opción A y a la variante Sur (M11A) por afectar a la zona industrial de Ocaña, señalando que si finalmente se adopta esta última solución debería modificarse la traza entre el p.k. 29+000 y 52+000 acercándola a la futura autopista R-4.

Ontígola elige la opción Norte (M11B), por afectar la M11A a una zona industrial.

Paredes aprueba las dos opciones que cruzan su municipio (M11A y M11B) y solicita un viaducto en el arroyo del p.k. 73+000 de la opción M11B, igual al proyectado en la opción M11A.

Tarancón elige la opción Norte (M11B) oponiéndose a la Sur (M11A) entre los pp.kk. 86+600 y 87+725 y a los ejes M11C y M11D por afectar a una zona industrial, pidiendo que en caso de adoptarse la solución M11A se modifique entre el p.k. 70+250 y 87+100 realizando una variante por el norte o entre el p.k. 74+000 y el p.k. 4+000 del eje M11C realizando una variante por el sur. Solicita una parada del tren en Tarancón, un viaducto en el arroyo del p.k. 63+260 en la opción M11B y pantallas acústicas entre el p.k. 81+500 y 82+500 de la opción M11A en ambas márgenes.

Torrejoncillo del Rey aprueba las dos opciones de trazado en su municipio (M11A y M11E) pese a considerarlas perjudiciales, solicitando pantallas acústicas entre los pp.kk. 123+700 y 124+700 de la margen derecha y 129+000 y 130+000 de la margen izquierda para los cascos urbanos de Horcajada de la Torre y Naharros.

Villar de Olalla aprueba la opción Sur (M11A - M11E), oponiéndose a la opción M11A, el eje M11F y el acceso a Cuenca, pidiendo, si finalmente se adopta la solución M11A, un ajuste en alzado entre el p.k. 157+750 y el 161+250 para reducir la altura de los terraplenes. Solicita viaductos en el arroyo de la Pinada (p.k. 155+900 a 156+450 del eje M11A) y el arroyo de la Cañada (p.k. 1+500 a 2+300 del acceso a Cuenca), y prolongar el viaducto del río Júcar, y pantallas acústicas para el casco urbano entre los pp.kk. 56+500 y 159+250 de la opción M11A.

Villarrubia de Santiago aprueba la opción Norte (M11B) con una leve modificación entre los pp.kk. 28+000 y 34+100 acercándose a la sierra para afectar menos a cultivos, oponiéndose a la opción Sur (M11A). Solicita viaductos entre los pp.kk. 30+300 a 30+650 y 31+425 a 31+600 del eje M11B y entre el p.k. 51+200 y 53+600 de la opción M11A.

El Ayuntamiento de Colmenar de Oreja se opone al paso de la Línea de Alta Velocidad por su municipio (la alternativa «Variante norte de Aranjuez») por su afección al patrimonio cultural, a vías pecuarias, a la vega de Colmenar, al paisaje y a las urbanizaciones exteriores del municipio. La Junta de Compensación «Balcón de Tajo Oeste» remite a este ayuntamiento su oposición a la alternativa «Variante norte de Aranjuez» por su proximidad a esta urbanización.

El Ayuntamiento de Getafe señala las potenciales afecciones por cuadruplicación de la línea Madrid-Sevilla y por el incremento del tráfico ferroviario. Para ello señala la necesidad de un estudio de impacto ambiental, en especial en el barrio de Perales del Río, en el que se planteen alternativas. Señala que el trazado en Getafe de esta línea es muy desfavorable.

El Ayuntamiento de Noblejas solicita tres pasos de caminos, uno de ellos de una vía pecuaria, caminos de servicio a ambos lados de la vía y pasos de fauna con tubos de al menos 1 metro cada 300 metros.

El Ayuntamiento de Santa Cruz de la Zarza informa favorablemente la opción Sur por la afección de la opción Norte al valle del Tajo. Pide que el trazado se alinee en una misma zona con la autovía Cuenca-Toledo. Solicita diez pasos de caminos, que detalla, con una anchura de ocho metros para posibilitar el paso de cosechadoras. Pide que el trazado se aleje 2 km de la actual línea de ferrocarril, en una zona donde se prevé un polígono industrial.

El Ayuntamiento de Seseña considera que las soluciones estudiadas no son viables debido al gran perjuicio que suponen para el municipio, en especial el efecto barrera por el paso entre Seseña y Seseña Nuevo y por condicionar el desarrollo urbanístico. Considera que no se ha tenido en cuenta en el estudio de impacto ambiental la afección a Seseña, que considera crítica. Plantea una alternativa al oeste de la población, entre los pp.kk. 4+000 y 19+000 de la opción M11A, que considera mejor que la M11B. La Plataforma contra la autopista de peaje R-4 y la línea de alta velocidad en el municipio de Seseña presenta una alegación coincidente en su mayor parte con la del ayuntamiento. En la misma línea el Grupo Popular de la Corporación Municipal de Seseña se opone a las variantes propuestas y plantea un trazado que parta del p.k. 42 de la línea Madrid-Sevilla o una variante hacia Esquivias y Borox que evite el paso entre Seseña y Seseña Nuevo.

El Ayuntamiento de Uclés aprueba el nuevo trazado de la línea de alta velocidad, solicitando caminos de servicio y planteando algunas medidas protectoras de carácter general.

El Ayuntamiento de Valencia considera la «Variante de A» la mejor alternativa en el momento actual para la ciudad de Valencia.

El Ayuntamiento de Aranjuez presenta una alegación prácticamente coincidente con la ya reseñada de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid.

La Dirección General de Infraestructuras de RENFE considera que el trazado Madrid-Cuenca debería construirse desde el principio con doble vía independiente y adyacente a la del trazado Madrid-Sevilla entre Madrid y el p.k. 28+000. Considera que las dos nuevas variantes son muy similares desde el punto de vista funcional, pudiendo considerarse ambas aceptables. Indica que la mejor solución de acceso a Cuenca es un bypass con vía única pasando por la estación actual. Incluye finalmente numerosos aspectos funcionales y de diseño a considerar.

ACMADEN-Ecologistas en Acción propone como solución la mejora de las líneas existentes y considera innecesario el proyecto. Señala que la solución A es la de mayor impacto de las seis estudiadas en el primer estudio informativo, y que las dos variantes planteadas producirán igualmente un impacto crítico.

El Grupo Ecologista Alternativo Turón-Ecologistas en Acción señala que las dos variantes, Norte y Sur, son muy negativas para los ecosistemas naturales, valores paisajísticos e históricos y calidad de vida de los habitantes de Aranjuez, solicitando que se desestimen, y que se adecuen los actuales trazados. Prácticamente coincidente es la alegación del Grupo de concejales del PSOE en el Ayuntamiento de Aranjuez.

SEO/Birdlife señala que se afectarán las Áreas Importantes para las Aves (IBA) 072 «Carrizales y sotos de Aranjuez» (variante Sur), 073 «Cortados y graveras del Jarama» (variante Norte), 193 «Tarancón-Ocaña-Corral de Almaguer» (variante Sur) y N/02 (nueva IBA) «Torrejón de Velasco-Seccanos de Valdemoro» (variantes Norte y Sur). Solicita que el trazado parta del AVE Madrid-Sevilla más al sur, evitando el impacto crítico en los «Secanos de Valdemoro», zona con presencia de avutardas.

La Real Sociedad Española de Historia Natural considera el proyecto gravemente lesivo para el medio natural por cruzar la reserva natural de «El Regajal-Mar de Ontígola», pidiendo que se evite este trazado.

Iniciativa Cívica de Albacete en favor del trazado sur del AVE señala que el trazado a adoptar debería ser el corredor Sur u «Opción C» del primer estudio informativo, considerando que los resultados del primer estudio de impacto ambiental desaconsejaban la alternativa A.

Entre las alegaciones de particulares, D. Juan Carlos Alonso López señala en su alegación tres zonas importantes para la avutarda cruzadas por la alternativa M11A: entre el p.k. 4+000 y 11+000, zona de campeo y reproducción de avutarda; entre el p.k. 44+000 y 52+000, zona de dispersión juvenil y postreproductiva de avutarda; y entre el p.k. 71+000 y 86+000, donde existen dos zonas de dispersión postreproductiva de machos de avutarda. Por ello, solicita encarecidamente que se estudien de forma pormenorizada los efectos del proyecto sobre las aves esteparias, se modifique el trazado de la alternativa M11A en las zonas citadas y se adopten medidas correctoras y compensatorias. Un particular destaca que en la opción M11D, alrededor del p.k. 14+000, en Huelves, se ubica el paraje de la Peña del Búho, donde existen vías de agua subterráneas y un pozo, así como varias especies de aves amenazadas. La Compañía Agrícola Garip, S.A. se opone al paso por «El Regajal», destacando los valores naturales de esta zona.

Del resto de alegaciones de particulares y empresas, trece solicitan un trazado que pase por Teruel, tres solicitan la solución C del anterior estudio informativo, directa a Albacete, dos se oponen a cualquier trazado, dos proponen una alternativa más al sur de Aranjuez, considerando en cualquier caso mejor la solución Aranjuez Norte que la Sur, y cuatro destacan afecciones a intereses particulares.

ANEXO V

Resumen de los informes de las Comunidades Autónomas sobre la afección a espacios de Red Natura 2000

La Dirección General de Medio Natural y la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid realizan un informe conjunto sobre la afección del proyecto a la ZEPA denominada «Carrizales y sotos de Aranjuez» incluida en el LIC denominado «Vegas, cuestras y páramos del sureste». Indican que el trazado propuesto discurre por el interior de la ZEPA, atravesando en este trayecto el río Tajo, la finca denominada «La Flamenca» y la Reserva Natural del «Regajal-Mar de Ontígola» (350 metros en superficie, el resto de la reserva se atraviesa en túnel). Concluye el informe señalando la necesidad de que, para conocer con exactitud la afección sobre este espacio, la declaración de impacto ambiental incluya un estudio en profundidad de los diferentes hábitats naturales y de las especies de fauna de la zona, teniendo en cuenta el efecto conjunto con el resto de las infraestructuras existentes y previstas. También indica que este estudio deberá ser informado por la Comunidad de Madrid para determinar y aprobar las medidas compensatorias necesarias, y todo ello previamente a la aprobación del proyecto de construcción. Así mismo indican que se deberá crear una comisión de seguimiento del proyecto en la que la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid debe estar representada.

La Dirección General de Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha indica la posible afección por ruido a la avifauna del LIC denominado «Yesares del valle del Tajo» y propone la adopción de pantallas acústicas para evitarlo, también señala que este lugar debe quedar libre de escombros para proteger su valiosa vegetación. Esto último lo aplica también al LIC denominado «Estepas salinas de Toledo» del que también dice que la obra no debe afectar a los flujos de agua superficial y subterránea ya que si se produjera afección sería de aplicación el artículo 6 del Real Decreto 1997/1995. De la ZEPA «Área esteparia de la Mancha norte» apunta las importantes poblaciones de aves esteparias que acoge y la afección a una importante área de invernada entre las poblaciones de Noblejas-Villarrubia de Santiago-Villatobas que aunque no se encuentre dentro de la ZEPA, sí afectaría a la integridad de los valores de la ZEPA. Del LIC «Estepas yesosas de la Alcarria conquense» señala la afección a la ladera sur del cerro Raveras poco antes de Horcajada de la Torre, a sus importantes comunidades vegetales (endémicas de esta zona y prioritarias) y al paisaje. Respecto de los Complejos Lagunares de Fuentes y de Arcas indica que no deben afectarse los flujos superficiales y subterráneos de agua, indica que es de aplicación el artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CEE y propone en consecuencia una modificación de trazado.

En un informe posterior la Dirección General de Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha indica que no van a producirse alteraciones significativas del hábitat para la avutarda ni dentro ni fuera de la ZEPA «Área esteparia de la Mancha norte» si se desplaza el trazado del ferrocarril entre los pp.kk. 44+200 y 53+000 del orden de 1 kilómetro hacia el norte y si se adoptan en los tendidos eléctricos situados entre los pp.kk. 40+000 y 60+000 las medidas de protección de la avifauna que establece la legislación vigente.