

10812 *RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia».*

1. Objeto y justificación del proyecto. Promotor y órgano sustantivo

El proyecto tiene como objeto la modificación y ampliación de la red ferroviaria de la ciudad de Valencia, en un tramo que se inicia pasado el cruce de la vía ferroviaria sobre el río Turia y que llega hasta la actual Estación Central de Valencia, incluida ésta. Con ello se pretende la integración de la alta velocidad en Valencia, la potenciación de la estación Central y la concentración de los servicios de mercancías con origen o destino Valencia.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

El proyecto se encuentra comprendido en el grupo 6 apartado b) «Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido» del anexo I de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

La tramitación se inició con fecha 10 de agosto de 2000, momento en que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente (DGCyEA) la memoria-resumen procedente de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

Posteriormente, se realizó el trámite de consultas previas cuyo resultado se trasladó a la Dirección General de Ferrocarriles, el 22 de enero de 2001, junto con un informe de contenidos exigibles al estudio de impacto ambiental.

El inicio del trámite de información pública del estudio informativo y estudio de impacto ambiental se publicó el 27 de marzo de 2003 en el

Boletín Oficial del Estado núm. 74 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia núm. 104, de 3 de mayo de 2003. Transcurrido el plazo de información pública, con fecha 16 de febrero de 2004 la Dirección General del Ferrocarriles remitió el expediente a la DGCyEA.

Analizada la documentación recibida, la DGCyEA solicita mediante oficio de 24 de noviembre de 2004 a la Dirección General de Ferrocarriles información complementaria al estudio de impacto ambiental, la cual tiene entrada con fecha de 22 de diciembre del 2005. En la misma se solicita la Declaración de Impacto Ambiental únicamente para el tramo comprendido entre el río Turia y la Estación Central de Valencia, incluyendo ésta.

3. Descripción del proyecto

Antecedentes:

Inicialmente el estudio informativo incluía dos tramos complementarios:

Tramo 1, comprendido entre el río Turia y la Estación Central de Valencia

Tramo 2, contemplaba el eje pasante bajo el casco histórico y la conexión del mismo con la línea hacia Castellón.

Como se ha referido anteriormente, debido a la programación prevista por el Ministerio de Fomento para los trabajos y a la complejidad de la realización de este eje pasante bajo el casco histórico, la Dirección General de Ferrocarriles decidió tras la fase de Información Pública, y solicitar, del proyecto inicial, la Declaración de Impacto Ambiental exclusivamente para el Tramo 1, incluyendo la Estación Central.

Descripción de la actuación sometida a evaluación (tramo 1):

La actuación se sitúa íntegramente en el área urbana de Valencia.

Se estructura en tres grandes grupos:

1. Remodelación de la Red arterial ferroviaria al sur de la Estación de Terminal de Valencia en una longitud aproximada de 5 kilómetros, la cual a su vez se estructura en distintos tramos:

Denominación tramo	Longitud (m)	Superf. (SU) / SOTERR. (SO)	Vías
Acceso sur (acceso Utiel / Lado OE)	1.350-1.970	SU	Ancho Internacional y Mixta.
Zona Post-Turia/Tanatorio (acceso NO)	1.300-1.600	SU	Ancho Internacional, Mixta y Ancho Ibérico.
Nudo sur	600-900	SU y SO	Ancho Internacional, Mixta, Ancho Ibérico y conexiones estaciones técnicas Fuente de San Luis.
Canal de acceso	1.440	SO	Ancho Internacional, Ancho Ibérico y conexiones estaciones técnicas Fuente de San Luis.

2. Remodelación de la Estación Central: se construirá un nuevo edificio situado entre la Gran Vía de Germanías y la estación actual, y se instalará una marquesina emplazada entre la Gran Vía y el futuro Parque Central, a través de los cuales se accederá a la Terminal.

Tras la remodelación, la estación dispondrá de 12 vías, 6 de ellas a la cota relativa -7, con andenes de 400 x 12 m, y destinadas a tráfico de viajeros en ancho internacional y las otras 6 a la cota relativa -20, con andenes de 240 x 12 m, y dedicadas al tráfico de cercanías y a regionales con origen/destino en Valencia.

El conjunto se completa con un paseo peatonal dotado de galerías comerciales en distintos niveles a través del cual se posibilita el intercambio con el Metro y el acceso al servicio de taxis.

3. Remodelación de la Estación de Fuente de San Luis: con creación de una Estación Técnica en ancho ibérico, otra Estación Técnica en ancho UIC y traslado de las instalaciones técnicas existentes en Parque Central y Valencia Grao, lo que supone una liberación de este suelo.

Además se aprovechará como estación provisional durante las obras del canal de entrada. Todas las instalaciones estarán en superficie.

4. Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativa

En la memoria resumen del proyecto no se presentaban alternativas para el tramo para el que finalmente se ha solicitado la Declaración de Impacto Ambiental.

5. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto

El conjunto de actuaciones del proyecto se localiza dentro del área urbana de Valencia.

Desde una perspectiva general, el área de estudio se enmarca dentro de la Plana Costera Valenciana, constituida por una extensa llanura que desciende en suave pendiente hacia la costa.

Hidrogeológicamente, la zona está incluida en el acuífero número 51 «Plana de Valencia», con una superficie de 1.200 Km² y un funcionamiento hidráulico caracterizado por la existencia de un flujo hacia el mar. Sin embargo la red hidrográfica de esta zona es difusa, siendo el principal río el Turia, que en el área metropolitana de Valencia sufre una desviación artificial y está canalizado. Además, son destacables un conjunto de barrancos y cursos de agua estacionales con marcado régimen torrencial.

La topografía llana y la posibilidad del regadío han determinado que la mayor parte de terrenos hayan sido transformados para el cultivo. Igualmente, la fauna es la característica de zonas antropizadas, si bien esta zona es utilizada para el paso de especies procedentes de la zona de la Albufera.

Una mención especial requiere la Huerta Valenciana, presente en la zona periurbana, dado que en ella se entremezclan la tradicional actividad agrícola y una serie de elementos culturales y de arquitectura popular de alto valor etnológico.

La ciudad de Valencia cuenta con un rico patrimonio cultural, con Elementos de Interés Arqueológico tales como la Plaza del Ayuntamiento y el Complejo Conventual Gótico de San Francisco, Bienes de Interés Cultural como la Muralla Medieval o la actual Estación Central, ambos declarados Bienes de Interés Cultural, además de Monumentos y Edificios singulares, como el Ayuntamiento o la Plaza de Toros.

6. Consultas previas

En la tabla adjunta se han recogido todos los organismos consultados, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la memoria resumen:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D. G. de Conservación de la Naturaleza del MIMAM.	
D. G. de Costas del MIMAM	X
Confederación Hidrográfica del Júcar.	
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Valencia	X
Gerencia de Medio Ambiente RENFE	X
D. G. de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.	
D. G. de Planificación y Gestión del Medio. Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	X
D. G. de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana.	
D. G. de Promoción Cultural y Patrimonio Artístico de la Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana	X
D. G. de Urbanismo y Ordenación Territorial de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana.	
D. G. de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia.	
Instituto Tecnológico Geominero de España	
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Valenciana	
Cátedra de Geología aplicada a las obras públicas de la E.T.S.I. de Caminos, Canales y Puertos de Valencia.	
Departamento de Geografía de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia.	
E.T.S. de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Valencia.	
Instituto de Hidrología y medio Ambiente de la Universidad de Valencia.	
A.D.E.N.A.	
A.D.E.N.E.N.A.T.	
Ecologistas en Acción.	
F.A.T.	
GREENPEACE.	
S.E.O.	
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME)	
Acció Ecologista Agro. La Casa Verde	X
Asociación Naturalista de Ayora y La Valle.	
Coordinadora Per a la Defensa del Bosc.	
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno «Rondadell».	
Federació Valenciana de Muicipis y Provincias.	
Instituto de Pequeña y Mediana Empresa Valenciana (IMPIVA)	X
Ayuntamiento de Alboraya	X
Ayuntamiento de Albuixech.	
Ayuntamiento de Albalat del Sorrells	X
Ayuntamiento de Almássera	X
Ayuntamiento de Bonrepos y Mirambel	X
Ayuntamiento de FOTOS	X
Ayuntamiento de Meliana	X
Ayuntamiento de Picanya	
Ayuntamiento de Valencia	X
Ayuntamiento de Vinalesa	

Un resumen de las principales sugerencias a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental obtenidas en las respuestas recibidas es el siguiente:

Hidrología e hidrogeología (Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana, D. G. de Planificación y Gestión del Medio de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, RENFE). Las nuevas infraestructuras lineales podrían ejercer un efecto barrera, al interferir en los flujos fluviales tanto superficiales como subterráneos. Además podría producirse contaminación de las aguas durante la fase de construcción.

Patrimonio Cultural (D. G. de Planificación y Gestión del Medio de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, D. G. de Promoción Cultural y Patrimonio Artístico de la Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana, RENFE). Posibles afecciones debidas al movimiento tierras y tránsito de maquinaria en la ciudad de Valencia, la cual alberga en su casco urbano un rico Patrimonio Cultural

con numerosos elementos de interés arqueológico y bienes de interés cultural.

Ruido (IMPIVA, RENFE, Ayuntamientos de Meliana, de Bonrepos i Mirambel, de Almássera). Durante la fase de construcción se producirán ruidos procedentes del tránsito de maquinaria y posteriormente, el funcionamiento de trenes producirá molestias en las proximidades de las vías. Se propone el soterramiento de todas las vías del casco urbano para evitar dicha afección.

7. Principales alegaciones durante la información pública

El estudio informativo y estudio de impacto ambiental del proyecto «Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia» fue sometido al trámite de información pública mediante su publicación en el Boletín Oficial del Estado de 27 de marzo de 2003, y en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia de 3 de mayo de 2003. Se recibieron 3.228 alegaciones en relación con el estudio informativo, de las cuales 3.208 pertenecían a particulares y el resto procedían de Administraciones, Instituciones y/o Asociaciones.

A continuación, se exponen las más destacadas, así como los participantes y las respuestas del promotor:

Afección al Patrimonio histórico-artístico y arqueológico (Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana, Ayuntamiento de Valencia, Ayuntamiento de Alboraya, Bloque Nacionalista Valenciano de la Ciudad de Valencia).

El promotor contesta que paralelamente a la redacción del proyecto de ejecución 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. El resultado de estas prospecciones podrá determinar ajustes del trazado y actuaciones concretas para cada caso.

Afecciones sobre la hidrología y la hidrogeología (Confederación Hidrográfica del Júcar, Ayuntamiento de Alboraya, Ayuntamiento de Silla, 126 alegaciones particulares).

El promotor expone que se instalarán barreras de decantación y se tomarán medidas de defensa contra la erosión, en el diseño de taludes, etc. Además, se controlarán la posible afección a cauces y niveles freáticos como consecuencia de vertidos. Los residuos generados serán tratados y gestionados adecuadamente.

Impacto acústico por no soterrar el total de la línea dentro del núcleo urbano consolidado (Ayuntamiento de Alboraya, Ayuntamiento de Picanya, Plataforma PARC Central, Grupo Socialista del Ayuntamiento de Valencia, Asociación de Vecinos del barrio de San Marcelo, Bloque Nacionalista Valenciano de la Ciudad de Valencia, Asociación de Padres del IES Profesor José Vígner y 2.457 alegaciones particulares).

El promotor considera que el principal condicionante en el trazado del corredor ferroviario en la entrada Sur a Valencia ha sido maximizar el soterramiento dentro del núcleo urbano, si bien existen una serie de condicionantes, tales como el cruce con el Turia y la V-30 en viaducto que impiden el soterramiento anterior. No obstante, en todos aquellos puntos en que se ha detectado una posible afección por niveles de ruido se procederá a la instalación de pantallas acústicas, si bien existen zonas donde no se considera necesario el soterramiento desde un punto de vista de explotación ferroviaria.

Falta de previsión de intermodalidad (Comisiones Obreras del País Valenciano, Sección Sindical de CCOO de RENFE-Valencia, Ecologistas en Acción y 62 alegaciones particulares).

En la respuesta a las alegaciones el promotor informa de que en el área en el que se implantará la futura estación Central se producirá la interconexión entre la red ferroviaria (alta velocidad, regionales y cercanías) con el sistema de transporte metropolitano de la ciudad de Valencia, a través de la red de metro y la de autobuses.

Localización zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares (Confederación Hidrográfica del Júcar, Ayuntamiento de Alboraya).

El promotor presenta una relación de las canteras existentes en el ámbito de Valencia que podrían ser utilizables como préstamos, definiéndose las características de los materiales disponibles en las canteras. Además, incluye un apéndice sobre préstamos y vertederos, en el que se definen las medidas relativas a la ubicación, dimensiones y diseño de préstamos y vertederos.

No obstante, no se considera suficientemente evaluado el aspecto de los préstamos y vertederos.

8. Información complementaria

La información complementaria solicitada por la DGCyEA se refiere a los siguientes aspectos:

Estudio de afección al patrimonio cultural, realizado siguiendo las directrices del Ayuntamiento de Valencia y la Consejería de Cultura y

Educación de la Generalitat Valenciana y que deberá estar informado por ambos organismos.

Estudio hidrogeológico considerando los criterios recogidos por la Confederación Hidrográfica del Júcar y los métodos de ejecución de los túneles, el cual deberá ser informado por la citada Confederación.

Documento justificativo multicriterio que incluya al menos el análisis de un nuevo trazado que minimice la afección sobre el patrimonio cultural junto con la única alternativa desarrollada por el estudio informativo.

El día 22 de diciembre de 2005 tiene entrada en la DGCyEA la documentación solicitada.

Los aspectos más relevantes de esta documentación complementaria son:

Justificación de la ausencia de alternativas.

Se incluye un análisis de las afecciones específicas en el ámbito de la Estación Central de Valencia.

Se adjunta un estudio hidrogeológico de la zona afectada por el proyecto, en el que se analizan de forma detallada las posibles afecciones sobre los flujos de agua subterránea (efecto barrera, efecto dren, etc.) y proponiendo medidas correctoras de estas afecciones. Además se presenta el informe que la Confederación Hidrográfica del Júcar emitió con fecha 9 de noviembre de 2005 sobre dicho estudio, de acuerdo con el cual el estudio se considera suficiente aunque se exponen una serie de condicionantes que se deberán tener en cuenta en la redacción del proyecto definitivo.

Se adjunta un estudio sobre las posibles afecciones a elementos del Patrimonio en el que se incluye una propuesta de medidas preventivas y correctoras, y se presenta cartografía detallada de la localización de los distintos elementos del Patrimonio susceptibles de ser afectados por el proyecto. También recoge el protocolo de actuación para las zonas de Huerta que había sido remitido por la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte para su integración en dicho estudio.

La documentación se completa con la inclusión de los informes solicitados de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana y del Ayuntamiento de Valencia. En ambos escritos se informa favorablemente el contenido del estudio y se realizan una serie de consideraciones sobre el mismo.

Estudio acústico y estudio de vibraciones.

9. Integración del proceso de evaluación. Impactos y medidas preventivas y correctoras

Analizados todos los elementos integrantes del proceso de evaluación ambiental se determina lo siguiente:

1. Afección al Patrimonio histórico-artístico y arqueológico: La ciudad de Valencia cuenta con un rico patrimonio cultural: bajo la actual ciudad se encuentra un yacimiento arqueológico pluriestratificado, cuya cota es de 6-7 metros de profundidad en general, llegando a 15-20 metros en zonas correspondientes a pozos árabes y cristianos de época medieval. En las proximidades de la zona de actuación aparecen Elementos de Interés Arqueológico tales como la Plaza del Ayuntamiento y el Complejo Conventual Gótico de San Francisco, Bienes de Interés Cultural como la Muralla Medieval o la actual Estación Central, ambos declarados Bienes de Interés Cultural, además de Monumentos y Edificios singulares, como el Ayuntamiento o la Plaza de Toros.

Con el fin de evitar afecciones a yacimientos arqueológicos el estudio de impacto ambiental propone realizar una serie de medidas protectoras y/o correctoras:

Realizar un estudio arqueológico y bibliográfico completo que sirva de punto de partida para establecer el procedimiento de actuación.

Se llevarán a cabo prospecciones arqueológicas sistemáticas de cobertura total a lo largo del trazado, siguiendo las instrucciones del órgano competente.

Vigilancia a pie de obra por un equipo de arqueólogos acreditados, los cuales estarán coordinados y supervisados por técnicos de la Consejería de Cultura de la Generalitat Valenciana.

En función de los resultados obtenidos en esta primera fase, se decidirán las actuaciones para la segunda fase, que pueden consistir en ajustes del trazado, delimitación y protección de los yacimientos o vigilancia a pie de obra.

La documentación complementaria aporta un informe más detallado relativo a la afección al Patrimonio Cultural, aportando medidas específicas para los elementos arqueológicos, monumentos y bienes de interés cultural, elementos etnológicos y zonas de huerta que puedan verse afectados por el proyecto. Estas medidas se estructuran en dos fases: una 1.ª fase de recogida de material de campo, físico y documental y una 2.ª fase de reconstrucción diacrónica del paisaje rural construido.

2. Afecciones sobre la hidrología y la hidrogeología: Durante las obras existirán movimientos de tierra y maquinaria que pueden alterar la calidad de las aguas, existiendo además riesgo de vertidos contaminantes. También podría ocurrir que durante la excavación del túnel penetrara en él un cierto caudal procedente del acuífero (efecto dren).

Como consecuencia de la instalación y funcionamiento de la nueva infraestructura puede producirse una modificación en los flujos de escorrentía tanto subterránea como superficial, debido a la desviación temporal o permanente de caudales y al posible efecto barrera que la misma provoca sobre las aguas de escorrentía, agravados por la eliminación de la cubierta vegetal.

El estudio de impacto ambiental aporta medidas cautelares para la protección de la hidrología, entre las que se encuentran las siguientes: Durante la fase de construcción, se adoptarán medidas preventivas del arrastre de sedimentos hacia los cursos de agua y medidas que eviten la acumulación o vertido de tierras o materiales en los cauces, provocando su interrupción, tales como la impermeabilización de todas las superficies de lavado y revisión/mantenimiento de maquinaria e instalaciones auxiliares, evitando en cualquier caso su proximidad a cauces y a sus zonas de policía. Además, durante la ejecución de obras de drenaje se extremarán las medidas para evitar la ocupación de las líneas de drenaje.

La mayor afección estudiada corresponde al efecto barrera del conjunto de pantallas que se proyectan, lo cual se traducirá en leves ascensos en el sector occidental del área de influencia y leves descensos en el sector oriental. A pesar de que el caudal interceptado calculado no supone más que pequeñas oscilaciones del nivel freático, se proponen medidas de corrección que minimicen este efecto, tales como el establecimiento de conexiones hidráulicas entre los lados de zonas apantalladas.

3. Impacto acústico: Durante la fase de obras se producirá un incremento del nivel sonoro actual, consecuencia del tráfico de camiones, la actividad de la maquinaria, las voladuras, etc. Sin embargo, en la fase de funcionamiento se producirán dos efectos contrarios: en las zonas en que las vías vayan soterradas se producirá una mejora respecto a la situación acústica actual. Pero en aquellas zonas de nuevo trazado a cielo abierto el nivel sonoro se va incrementar, aunque de forma puntual, limitándose al tránsito de trenes.

Para minimizar el impacto acústico del proyecto una vez se encuentre en funcionamiento, se procederá a la instalación de 5.800 metros lineales de pantallas acústicas, en aquellas zonas en las que las vías no se han soterrado y se prevean niveles de ruido superiores a los establecidos:

Pantallas acústicas	PK inicio	PK final	Metros lineales
Vía RENFE 2 hacia el norte	0+300	0+800	500
Vía RENFE 2 hacia el sur	0+250	0+800	550
Acceso Sur, Cementerio lado norte	19+800	20+800	1.000
Acceso Sur, Cementerio lado sur	19+300	20+000	700
Nudo Sur, Cercanías RENFE Játiva	0+400	0+850	450
Nudo Sur, zona acceso a Fuente de San Luis.	0+000	1+000	1.000
Fuente de San Luis	-	-	1.600

4. Impacto por vibraciones: El estudio de vibraciones aportado en la información adicional al estudio de impacto ambiental presenta una serie de puntos donde los niveles de vibración hacen necesaria la adopción de medidas anti-vibratorias, tales como soportes elásticos de la vía en placa en los puntos críticos. Estos elementos se dimensionaran en base a los estudios de impacto vibratorio que se realicen posteriormente como parte del proyecto constructivo.

5. Otras afecciones:

Movimientos de tierras. Ubicación de préstamos, vertederos.

El promotor presenta una relación de las canteras existentes en el ámbito de Valencia que podrían ser utilizables como préstamos, definiendo las características de los materiales disponibles en las canteras. Además, incluye un apéndice sobre préstamos y vertederos, en el que se definen las medidas relativas a la ubicación, dimensiones y diseño de préstamos y vertederos.

Sin embargo, no se especifican los préstamos ni vertederos que finalmente serán empleados, así como tampoco las rutas de acceso, por lo que este aspecto no se considera suficientemente evaluado.

Planeamientos urbanísticos.

Tampoco se consideran evaluadas las actuaciones urbanísticas en los terrenos liberados.

10. Condiciones de protección ambiental específicas

En atención a los informes de la Confederación Hidrográfica del Júcar, la Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana y el Servicio de Patrimonio Histórico y Cultural del Ayuntamiento de Valencia,

incluidos en la documentación complementaria presentada por el promotor, se establecen una serie de condiciones de obligado cumplimiento:

Condiciones relativas a la protección a la hidrogeología.

Se concretará el efecto barrera mediante una modelización del acuífero, utilizando valores específicos de los parámetros hidráulicos de las formaciones atravesadas, para determinar las oscilaciones del nivel freático y proyectar, si fuera necesario, las conexiones hidráulicas que atenúen estas oscilaciones.

Se proyectará e implantará una red piezométrica de control de la calidad y cantidad de las aguas subterráneas, adaptada a las formaciones atravesadas y los usos que pudieran resultar afectados.

Se establecerá un plan de seguimiento específico con mediciones periódicas de las afecciones cuantitativas y cualitativas sobre el acuífero.

Se redactará un protocolo de actuación para emergencias y/o accidentes durante la construcción o explotación de la obra.

Condiciones relativas a la afección al Patrimonio, entre las que se encuentran:

Cualquier intervención sobre la actual Estación del Norte, declarada Bien de Interés Cultural, deberá obtener autorización previa de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valencia de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana.

Ante cualquier incidencia arqueológica se actuará conforme a lo dispuesto en los artículos 60 y 62 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de Patrimonio Cultural Valencia, por lo que no se podrá realizar ningún trabajo sobre subsuelo con estratos presumiblemente arqueológicos sin contar con la autorización de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valencia de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana.

Igualmente, se deberán realizar las actuaciones arqueológicas pertinentes en la nueva Zona de Vigilancia Arqueológica en torno a la calle San Vicente.

Se deberá realizar un plan de intervención individualizado para cada zona o edificio a documentar, que deberá ser informado por la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana.

Todas las posibles actuaciones de restauración deberán contar con la aprobación de los técnicos municipales de la Oficina Técnica de Restauración de Monumentos del Servicio de Patrimonio Histórico y Cultural del Ayuntamiento de Valencia.

11. *Plan de vigilancia ambiental*

El estudio de impacto ambiental contiene un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el mismo; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. La información complementaria al estudio de impacto ambiental también aporta detalles y ampliación relativos al seguimiento ambiental del proyecto.

12. *Conclusión*

Analizada la documentación del expediente, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 12 de mayo de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia» para el tramo I, concluyendo que el proyecto presentado a declaración de impacto ambiental es ambientalmente viable, con las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor, la información complementaria, las medidas de protección específica y los protocolos y medidas de actuación, que dan respuesta a lo planteado en el período de consultas previas y de información pública.

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, y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 16 de mayo de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

