

Octava.—En la difusión, por cualquier medio, de los trabajos objeto del Convenio suscrito, habrá de hacerse mención expresa de todas las partes que lo integran y de la autoría del Instituto del Patrimonio Histórico Español en la redacción del proyecto de restauración.

Novena.—La vigencia del presente Convenio finalizará en el momento en que las actuaciones previstas lleguen a término, o en el plazo marcado en la cláusula primera, pudiendo ser prorrogado por el tiempo necesario para la finalización, previo acuerdo de todas las partes.

Décima.—Cualquier modificación en la inversión contemplada en la cláusula cuarta será asumida por todas las partes en las proporciones en ella establecidas.

Undécima.—La efectividad del presente Convenio queda supeditada a la condición de que en los Presupuestos Generales del Estado, en los de la Diputación General de Aragón y en los de Caja Inmaculada, para el periodo de su vigencia, se consignen las cantidades necesarias para su cumplimiento.

Duodécima.—Es responsabilidad de los propietarios de los Bienes objeto de este Convenio el mantenimiento y conservación de los mismos, una vez finalizada su restauración, sin perjuicio del periodo de garantía establecida al efecto.

Decimotercera.—Este Convenio tiene naturaleza administrativa y se regirá por lo dispuesto en los artículos 6 y 8 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, por el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, y por la legislación sobre la materia objeto del mismo y demás normas del Derecho Administrativo aplicables y, en defecto de este último, por las normas de derecho privado, siendo competente para entender en los litigios que pudieran surgir la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

En prueba de conformidad, se firma este Convenio, por triplicado, en el lugar y fecha indicados.

La Ministra de Educación, Cultura y Deporte, Pilar del Castillo Vera; el Consejero de Cultura y Turismo, Javier Callizo Soneiro; el Presidente del Consejo de Administración de Caja Inmaculada, Fernando Gil Martínez.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**16842** *RESOLUCIÓN de 25 de julio de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el documento complementario del estudio informativo del proyecto «Línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Acceso a la Región de Murcia. Tramo Elche-Murcia». Subtramo acceso a la ciudad de Murcia, de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

El proyecto contemplado en el documento complementario del estudio informativo «Línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Acceso a la Región de Murcia. Tramo Elche-Murcia». Subtramo acceso a la ciudad de Murcia, se encuentra comprendido en el apartado b) del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, que, de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento redactó, en diciembre de 1999, el estudio informativo del proyecto «Línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Acceso a la región de Murcia. Tramo Elche-Murcia». Este estudio informativo contemplaba, a partir de la estación de Elche, dos grandes corredores para el trazado de la nueva línea de alta velocidad entre Elche y Murcia, denominados Norte y Sur, por los que se plantearon hasta diez alternativas, quedando incluido el subtramo de acceso a la ciudad de Murcia, objeto de esta Declaración, dentro de los trazados propuestos en este estudio.

Dicha Dirección General sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública con fecha 23 de diciembre de 1999.

Como consecuencia del resultado del trámite de información pública, la Dirección General de Ferrocarriles decidió redactar un documento complementario al estudio informativo en el que se recogen únicamente dos alternativas, denominadas Norte y Sur, que tratan de resolver la problemática expuesta en las alegaciones al proceso de información pública.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el documento complementario del estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 15 de septiembre de 2000, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Alicante» de 26 de septiembre de 2000 y en el «Boletín oficial de la Región de Murcia» de 23 de septiembre de 2000.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 20 de abril de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el documento complementario del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

El anexo I contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles, información adicional sobre los trazados estudiados con mayor nivel de detalle que el reflejado en el estudio informativo. En respuesta a esta solicitud, con fecha 11 de septiembre de 2001 la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio de impacto ambiental del subtramo de acceso a la ciudad de Murcia del estudio informativo a escala 1:5.000.

Los aspectos más destacados de la información adicional acerca del subtramo acceso a la ciudad de Murcia se recogen en el anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Documento complementario del estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Acceso a la región de Murcia. Tramo Elche-Murcia». Subtramo acceso a la ciudad de Murcia.

### Declaración de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental del estudio informativo del tramo Elche-Murcia propone dos alternativas, la Norte y la Sur, seleccionando esta última como más idónea.

La presente declaración de impacto ambiental se refiere únicamente al subtramo de acceso a la ciudad de Murcia descrito en la documentación complementaria sobre dicho subtramo a escala 1:5.000 que se resume en el anexo IV. En este subtramo la alternativa desarrollada por el promotor es la alternativa Sur. Esta declaración no prejuzga la viabilidad ambiental del tramo que es continuación de éste en dirección Elche, por lo que el procedimiento de evaluación de impacto ambiental al que se refiere la presente declaración podría verse modificado.

El estudio de impacto ambiental del documento complementario señala la instalación y presencia permanente de los elementos para suministro de energía a la red (transformadores, catenarias, líneas de acometida de alta tensión, etc.) como una acción del proyecto generadora de afectaciones ambientales, pero no incluye cartografía ni se definen dimensiones ni características de las mismas.

Por tanto, estas infraestructuras (subestaciones eléctricas y líneas de acometida a las mismas) quedan excluidas de la presente declaración. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenerse a lo dispuesto en la Ley 54/1997 del sector eléctrico y a la legislación que sea de aplicación en la Región de Murcia.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con visitas sobre el terreno, se considera que para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, denominada alternativa Sur en el subtramo de acceso a la ciudad de Murcia, tanto en el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

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

1.1 Con objeto de disminuir las afecciones por ruido, intrusión visual y vibraciones a las viviendas situadas muy próximas al ferrocarril, se procederá a la adquisición de las viviendas y sus terrenos asociados que queden dentro de la zona de servidumbre de la nueva línea de alta velocidad y, en todo caso, a una distancia menor de 20 metros del borde de la explanación, salvo voluntad expresa de los propietarios, en cuyo caso se acordarán con éstos medidas para corregir las afecciones por ruido, intrusión visual y vibraciones, tales como la instalación de pantallas acústicas o acondicionamiento de las viviendas, recrecimiento y acondicionamiento del cerramiento de las parcelas, doble acristalamiento u otros, sin perjuicio de las medidas de protección que se deriven de la condición 6. Se dará prioridad a medidas complementarias que potencien la integración paisajística de las medidas de aislamiento, tales como caballones, plantaciones, etcétera.

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 de alta calidad agrícola. 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. 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 de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Teniendo en cuenta que se atraviesa una zona densamente poblada en la que la generación de un incendio podría ser crítica, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, 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. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes de desmonte y terraplén especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.4 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

2.5 El proyecto de construcción recogerá el trasplante, siempre que sea técnicamente viable, de todos los pies de palmera datilera que pudieran resultar afectados. En este sentido, el citado proyecto recogerá un plano con la localización de los pies de palmera datilera existentes en el ámbito de la nueva vía y las zonas auxiliares de obras, señalando cuales serán trasplantados y sus lugares de destino. Asimismo, el proyecto de construcción recogerá el diseño de las protecciones individuales para aquellos pies de palmera datilera que no vayan a ser trasplantados o apeados y que pudieran ser afectados por las acciones de la obra.

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, durante las obras se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Segura, las siguientes medidas:

3.1 El diseño del viaducto sobre el río Guadalentín o Reguerón 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 la Ley 29/1985, de Aguas. Asimismo, no se colocará ninguna pila dentro del mencionado cauce.

3.2 Dado que toda la zona presenta riesgo de inundación temporal se deberá realizar un análisis del posible efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de forma que se evite el efecto presa de la vía.

3.3 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a 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.

3.4 Las cimentaciones de las estructuras se realizarán mediante métodos constructivos que minimicen las afecciones puntuales al acuífero cuaternario aluvial de la vega del Segura y Guadalentín. El proyecto de construcción incluirá, a estos efectos, un estudio específico de los métodos constructivos a emplear. En cualquier caso, y de acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental, los materiales a utilizar en estas operaciones deberán ser no contaminantes y resistentes al agua, de forma que no se produzca una reacción química entre los mismos y las aguas subsuperficiales.

3.5 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria 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 o al acuífero aluvial de la vega del Segura y Guadalentín. 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 Segura.

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

3.7 Durante las obras, entre los puntos kilométricos 37,500 y 45,800, así como en los cruces de acequias y sistemas de riego, 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 al canal del Reguerón y a las acequias de riego, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de la calidad del agua circulante por las mismas o del sistema de riego, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.8 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 del Segura y deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

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 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal y de la reposición de acequias para permitir el paso de herpetofauna y mamíferos de pequeño tamaño a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas. La adecuación de los drenajes como pasos para fauna se llevará a cabo, al menos, en los previstos en los siguientes puntos kilométricos: 37,455, 38,080, 39,075, 40,405, 40,840, 41,560, 42,060, 43,025 y 44,580, así como en los cruces de acequias.

El diseño definitivo de estos drenajes y su localización deberá tener en cuenta la existencia de la carretera paralela a la vía entre los puntos kilométricos 37,500 y 41,500. Con el fin de asegurar la funcionalidad de los drenajes adaptados como pasos para fauna se continuarán a través de la misma en los tramos en los que haya de ser repuesta y se harán coincidir con los ya existentes en dicha carretera.

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

El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos.

En todas las embocaduras de los drenajes y acequias adecuadas para el paso de fauna la valla deberá reforzarse con otra de altura mínima de 50 centímetros y constituida por una malla de luz inferior a 2 centímetros o por una superficie lisa.

4.2 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 si fuera necesario realizar algún tipo de acometida en las proximidades de la población de Los Ramos, en cuyo entorno se sitúan los límites de la Zona de Especial Protección para las Aves de Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona.

4.3 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 por la fauna. Asimismo, incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, con especial atención al tramo en el que la vía discurrirá paralela a la carretera actual, entre el punto kilométrico 37,500 y el 44,500. También incluirá las labores de seguimiento de la mortalidad por electrocución y colisión de la avifauna en los tendidos y en la catenaria. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. *Protección atmosférica.*—Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las edificaciones dispersas existentes a lo largo de todo el trazado de las localidades de Alquerías, San Roque, Cuatro Caminos, Los Ramos, Rincón del Obispo, Torre Amores, San Benito, y en las afueras de Murcia, 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.

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

6. *Protección contra el ruido y las vibraciones en áreas habitadas.*—El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas: edificaciones dispersas situadas a menos de 200 metros de la traza de las localidades de Los Miralles, El Molinillo-Alquerías, Los Ramos, Los Saladores, Los Cuatro Caminos-Rincón del Obispo, Torre Amores, San Benito y Rincón de los Ciegos.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas de protección acústica consistirán en barreras antiruido preferiblemente de tipo fonoabsorbente. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística. El proyecto no considerará pantallas vegetales para la reducción del ruido por su escasa eficacia.

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Zonas hospitalarias:

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

En ninguna de las zonas se superará la L<sub>max</sub> de 85 dB (A), medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

Se contrastarán estos niveles máximos de tolerancia al ruido con los dispuestos en el Decreto 48/1998, de 30 de julio, de protección del medio ambiente frente al ruido de la Región de Murcia, así como los dispuestos en las Ordenanzas municipales, optándose en su caso por los niveles más restrictivos. 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 en el suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En caso de que el ruido de fondo inicial, en los lugares donde deba respetarse, supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB (A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

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

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en todas las edificaciones dispersas situadas a menos de 200 metros de la nueva infraestructura de las localidades de Los Miralles, El Molinillo-Alquerías, Los Ramos, Los Saladores, Los Cuatro Caminos-Rincón del Obispo, Torre Amores, San Benito y Rincón de los Ciegos. Los umbrales máximos admisibles para el índice de percepción vibratoria K serán los expuestos en la siguiente tabla:

Uso	Día	Noche
Residencial .....	2	1,4
Oficinas .....	4	4
Comercial .....	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.*—En coordinación con la Consejería de Turismo y Cultura de la Región de Murcia, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado 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 la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

El proyecto de construcción recogerá la reposición de la vía pecuaria afectada en el punto kilométrico 44,430. Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995, de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Región de Murcia, 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 aquí.

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.

Entre los caminos a reponer se estudiarán expresamente los interceptados en los puntos kilométricos 37,050, 38,200, 38,460, 38,560, 38,850, 43,750 y 44,800.

De forma previa a la ejecución de las obras que afecten a la balsa de riego interceptada en el punto kilométrico 44,100, se deberá garantizar el suministro de agua de riego a aquellas parcelas que dependan de dicha balsa. Asimismo, el proyecto de construcción en el diseño de la reposición de esta balsa garantizará que el volumen de agua embalsada sea igual al existente en la actualidad, bien recreciendo la balsa actual o bien mediante la construcción de otra accesoria.

9. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.*—El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares. El emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

En concreto, y considerando que la mayor parte del trazado discurrirá en terraplén y que, según lo indicado en el estudio de impacto ambiental, será necesario un alto volumen de materiales procedentes de préstamo, el proyecto incluirá un inventario de las canteras, zonas de préstamo y graveras existentes en el entorno de la zona de actuación, indicando las existencias de las mismas y las necesidades concretas de la obra de cada tipo de material. Todos los materiales deberán provenir de canteras legalizadas con planes de restauración aprobados. Si fuese necesaria la apertura de nuevas zonas de extracción, deberán contar con declaración de impacto ambiental favorable, según lo previsto en el anexo I de la Ley 1/1995, de 8 de marzo, de protección del medio ambiente en la Región de Murcia.

Se considerarán como zonas de exclusión para la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, al menos, las siguientes: suelos calificados como urbanos en el planeamiento urbanístico, entorno de líneas de escorrentía superficial, acequias y balsas de riego, así como del río Guadalentín y del meandro abandonado del río Segura, zonas con especial vulnerabilidad a la contaminación del acuífero cuaternario aluvial de los ríos Segura y Guadalentín, los eventuales yacimientos arqueológicos que pudieran aparecer con el desarrollo de las prospecciones arqueológicas a las que hace referencia la condición 7, así como cualquier terreno que albergue especiales valores culturales, ecológicos y paisajísticos.

El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de los sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

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, 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, zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a los taludes en terraplén de mayor altura que deberán contar con una pantalla vegetal que ayude a ocultarlos e integrarlos. También serán zonas de tratamiento especial todas las embocaduras de drenajes adecuados para permitir el paso de fauna.

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

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local o cultivadas desde antiguo en el territorio, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

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 que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá 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. *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 medidas correctoras 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.

Umbrales críticos para esos parámetros.

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

Documentación generada por cada control.

El Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, 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, correctoras y compensatorias de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura

y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración, especialmente en lo que se refiere a electrificación y localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares de obra.

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

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

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

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

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

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

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre el seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna a que se refiere la condición 4.

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 deberá remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través del Gestor de Infraestructuras Ferroviarias que acreditará su contenido y conclusiones.

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

12. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación 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 trazado 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.

Medidas relativas a la protección de la fauna a que se refiere la condición 4.

Estudio de la previsión de ruido y vibraciones 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 para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la continuidad de los servicios existentes a que se refiere la condición 8.

Localización 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.

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

13. *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 Sur, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma.

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

Madrid, 25 de julio de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO I

### Descripción del estudio informativo del tramo Elche-Murcia

Aunque la presente declaración se refiere al subtramo de acceso a la ciudad de Murcia, este anexo contempla la descripción del estudio informativo de todo el tramo Elche-Murcia.

El estudio informativo complementario contempla dos alternativas que resuelven la problemática de las opciones que se desarrollaron en un estudio informativo anterior que fue sometido a información pública. Las alternativas planteadas para la línea ferroviaria de alta velocidad de unión entre las poblaciones de Elche y Murcia son:

Alternativa Sur. Tiene una longitud de 50.265 metros, enlazando la nueva estación de Elche con la actual estación de Murcia del Carmen. En sus primeros cuatro kilómetros discurre en paralelo a la autopista A-7. A continuación toma dirección Sur, dejando al Este la Laguna del Hondo y las poblaciones de Catral, Almoradí y Benejúzar y al Oeste San Isidro, Callosa de Segura y Rafal. A la altura de Benejúzar gira en dirección Suroeste, dejando al Norte el núcleo urbano de Orihuela. Cruza el límite de la Comunidad Autónoma de Valencia y la Región de Murcia, adentrándose en esta última hasta el final del trazado. En las inmediaciones de Alquerías (punto kilómetro 39 + 200) cruza la línea de ferrocarril actual, poco antes de la incorporación de la línea de Cartagena. Deja al norte las poblaciones de Alquerías y Beniel y al sur las de Los Ramos, Torreagüera y Beniaján. En su tramo final discurre paralela al río Guadalentín, por el corredor de infraestructuras de «El Reguerón» previsto en el planeamiento de Murcia. En las inmediaciones de esta capital (hacia el punto kilómetro 47,100) coincide con el trazado ferroviario actual hasta su llegada a la estación de Murcia del Carmen, donde finaliza. Tiene 10 pasos superiores de caminos, 28 pasos superiores de carreteras, 1 paso inferior de camino, cuatro pasos inferiores de carreteras, 14 puentes y tres viaductos.

Alternativa Norte. Con una longitud de 43.265 metros, enlaza la nueva estación de Elche con la estación propuesta por la Comunidad de Murcia al norte de la capital. Coincide con la alternativa Sur en los primeros 3.354 m. A continuación se dirige hacia la autopista A-7 cruzándola en el punto kilómetro 8,380. A partir de este punto, discurre paralela a la

mencionada autopista, siempre al norte de la misma y por el mismo corredor, excepto en las inmediaciones de Albaterra, donde se separa de la autopista para discurrir por el norte del mencionado núcleo urbano. Tiene 14 pasos superiores de caminos, 14 pasos superiores de carreteras, tres pasos inferiores de caminos, 9 pasos inferiores de carreteras, 14 puentes y 2 viaductos.

En ambas alternativas solamente es necesario colocar un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes que se localizará en la alternativa Norte entre los puntos kilométricos 19,720 y 21,720 y en la alternativa Sur entre los puntos kilométricos 28,800 y 30,800.

Se trata de una línea doble electrificada y de ancho internacional para tráfico exclusivo de viajeros con velocidades máximas de 300-350 Km/h, excepto en la salida y llegada a las estaciones de Elche y Murcia. El ancho de plataforma en cara superior de subbalasto y en viaducto es de 14 metros. El radio mínimo normal en planta es de 7.000 metros y de 5.900 metros el radio excepcional. El radio mínimo del acuerdo vertical es de 32.000 metros. La sección tipo, tanto en terraplén como en desmonte contempla pendientes 3H:2V.

La alternativa Norte generará 2.579.795 m<sup>3</sup> de excavación en desmonte, de los cuales se aprovecharán 902.929 m<sup>3</sup> para la formación de terraplenes, teniendo unas necesidades de 2.378.029 m<sup>3</sup> de materiales para terraplenes. Generará 1.676.866 m<sup>3</sup> de sobrantes a destinar a vertedero. La alternativa Sur generará 369.962,694 m<sup>3</sup> de desmonte, de los cuales serán aprovechables para la formación de terraplenes 129.487 m<sup>3</sup>, teniendo unas necesidades de 2.255.407 m<sup>3</sup>. Generará 240.476 m<sup>3</sup> de materiales sobrantes a destinar a vertedero.

Analiza los aspectos geológico-geotécnicos, indicando que la alternativa Sur discurre por unidades de mala o muy mala calidad geomecánica mientras que la alternativa Norte discurre por terrenos de buena-media calidad.

El análisis de los condicionantes urbanísticos pone de manifiesto que ambas alternativas afectan a edificaciones, pero mientras que la alternativa Sur atraviesa suelos calificados como no urbanizable común o no urbanizable agrícola, así como por una franja de reserva para infraestructuras del planeamiento de Murcia, la alternativa Norte atraviesa suelos calificados como urbanizables en los tres últimos kilómetros, en las inmediaciones de Murcia. Asimismo indica que a esta afección habría que añadirle, con objeto de mantener la actual funcionalidad ferroviaria, la producida por la construcción de nuevos trazados que comuniquen la línea actual Elche-Murcia y Cartagena-Murcia con la eventual estación Norte de Murcia en el caso en el que la actual estación Murcia del Carmen quedara en desuso. Estos trazados discurren por zonas con una elevada densidad de edificaciones, huertas e infraestructuras por lo que los impactos de todo tipo serían superiores a los generados por la propia alternativa Norte.

Hidrologicamente señala que ambas alternativas atraviesan terrenos potencialmente encharcables.

El estudio informativo incluye las conclusiones del estudio de impacto ambiental, señalando que el trazado más favorable es la alternativa Sur.

Realiza una valoración económica de ambas alternativas así como un análisis de los tiempos de recorrido.

## ANEXO II

### Resumen del estudio de impacto ambiental del tramo Elche-Murcia

Aunque la presente declaración se refiere al subtramo de acceso a la ciudad de Murcia, este anexo recoge el resumen del estudio de impacto ambiental correspondiente al estudio informativo de todo el tramo Elche-Murcia.

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

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Clima, calidad del aire y situación sonora, geología-geotecnia-geomorfología, hidrología e hidrogeología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, espacios de interés natural, datos socioeconómicos de los municipios afectados, usos del suelo agrícola, infraestructura hidráulica, infraestructura viaria, viario rural, vías pecuarias, patrimonio histórico-artístico y arqueológico, expropiaciones y planeamiento urbanístico.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental cercanos al subtramo de acceso a Murcia, objeto de la presente declaración, los siguientes: El Lugar de Importancia Comunitaria de la Sierra

de Orihuela, los saladares, tarayales, adelfares de toda la zona de estudio así como los lentiscares existentes en Sierra de Orihuela y Rambla Salada, destacando las especies vegetales *Teucrium lepacephalum* y *Sideritis glauca* protegidas en todo el ámbito de la Unión Europea. También destaca los ejemplares de palmera datilera, las ramblas del ámbito de estudio, la Rambla salina y Humedal de Ajauque y la Sierra de la Cresta del Gallo.

Los impactos más significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son: La alteración de la calidad sonora, la afección a suelos de alta calidad agrícola, la modificación de las formas del relieve, la afección a vegetación natural, y la eliminación de ejemplares de palmera datilera protegidos.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas preventivas de impactos, las siguientes: valoración adecuada de las expropiaciones, evitar las áreas sensibles para localizar parques de maquinaria, suavizar la pendiente de taludes, ubicar zonas de préstamo y vertedero en áreas poco sensibles, diseño adecuado de viaductos, puentes y pasos, prospecciones arqueológicas, redactar un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, elaborar un plan de restauración del parque de maquinaria y viario de acceso a las obras, evitar la alteración de los sistemas hidrológicos y adoptar las medidas preventivas y de control necesarias para garantizar la calidad del agua durante las obras.

Como medidas protectoras, correctoras y compensatorias destacan: Reducir la eliminación de la vegetación a la banda de terreno a ocupar y ajustar el desbroce a las épocas de descanso de la vegetación, realizar un control sobre el trasiego de maquinaria y actividades de la obra, retirar la capa de tierra vegetal de los terrenos afectados por las obras para su posterior reemplazo, reducir el movimiento de tierras en las proximidades de cauces, realizar un seguimiento arqueológico de las obras, controlar las operaciones de construcción de viaductos, puentes y obras de drenaje, limitar el uso de pesticidas para el tratamiento de áreas anejas a la vía, instalar pantallas acústicas, restaurar todos los terrenos afectados por las obras, adecuar los drenajes subterráneos para la fauna y disponer de pasos de salida o escape en el vallado.

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

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la alternativa Sur por considerar que tienen menor importancia los impactos que generará frente a los de la alternativa Norte.

## ANEXO III

### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental del tramo Elche-Murcia

El trámite de información pública se refiere a todo el tramo entre Elche y Murcia contemplado en el documento complementario del estudio informativo, así como en su correspondiente estudio de impacto ambiental. En el presente anexo se recogen únicamente los aspectos ambientales señalados para el tramo objeto de esta Declaración de impacto ambiental, que se corresponden o son de aplicación para el subtramo de acceso a la ciudad de Murcia.

Durante el período de información pública se han presentado un total de 33 alegaciones, de las cuales 21 o tienen contenidos generales o se refieren al subtramo de acceso a la ciudad de Murcia. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia del Ministerio de Fomento informa que las dos alternativas interfieren con la ampliación de la A-7 (alternativa Norte) y con las autovías de El Palmar-Alcantarilla y de la Vega Baja (alternativa Sur), todas ellas en fase de planificación.

La Secretaría Sectorial de Agua y Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia remite dos informes. El primero de ellos, remitido por el Servicio de Calidad Ambiental, expone que no cuenta con el documento para poder apreciar las alternativas propuestas, centrandose el contenido de la alegación en aspectos generales que debe contener el estudio de impacto ambiental. Destaca que los préstamos necesarios para la ejecución de las obras deberán proceder de canteras autorizadas y, en caso contrario, se deberá contar con Declaración de impacto Ambiental favorable, según lo previsto en el anexo I de la Ley 1/1995, de 8 de marzo, de Protección del Medio Ambiente en la Región de Murcia.

En el segundo de los informes se expone que la alternativa Sur afecta a terrenos de naturaleza agrícola o urbanizable, siendo reducidos los impac-

tos sobre el medio natural, no recogiendo la afección a ningún área protegida. En cuanto a la alternativa Norte, cita la afección al monte número 164 del Catálogo de Montes de Utilidad Pública «Los Cuadros y Los Asperos», calificando la afección como no muy severa al ser tangencial. Califica a la alternativa Sur como la menos impactante.

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalidad Valenciana señala la alternativa Norte como más favorable para la Comunidad Valenciana y observa que, en caso en que la Región de Murcia optara por la solución Sur se debería estudiar una solución intermedia. Observa que en cualquiera de las hipótesis, los proyectos constructivos deberán analizar la restitución de todas las infraestructuras, cauces y zonas potencialmente inundables atravesadas, así como la adopción de medidas concretas que minimicen los impactos en los puntos en los que se atraviesan zonas de edificación residencial dispersa.

La Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia se manifiesta a favor de la alternativa Sur, exponiendo sus ventajas funcionales y como elemento revitalizador del sur de la ciudad de Murcia.

El Ayuntamiento de Murcia examina las ventajas e inconvenientes de cada una de las alternativas y concluye con la preferencia por la alternativa Sur ya que coincide con las previsiones de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, por razones de intermodalidad al permanecer la estación del Carmen en su actual emplazamiento, por razones socioeconómicas al suponer una revitalización de los barrios del sur de la ciudad, por razón de servicios al usuario y respecto a la voluntad mayoritaria y por razón de liberación de espacios ferroviarios.

El Ayuntamiento de Benjúzar expone que los impactos que produciría la implantación de la alternativa Sur no son de ámbito local sino comarcal, por lo que debieran introducirse las alegaciones pertinentes desde un ámbito administrativo supramunicipal que valorara convenientemente las afecciones. Se manifiesta contrario a la adopción de la alternativa Sur por los impactos sobre los terrenos de huerta, edificaciones y por discurrir por zonas con elevado riesgo de inundación. Opina que la alternativa Norte plantea menos impactos negativos siendo su principal escollo la problemática suscitada en la ciudad de Murcia por la necesidad de construir una nueva estación de viajeros, estando pendiente su ajuste final a las conclusiones de un estudio informativo que está elaborando el Ministerio de Fomento. Opina que, en caso de no elegirse la alternativa Norte, se debería plantear un trazado que combinara ambas alternativas evitando afectar a la Vega Baja.

El Ayuntamiento de Orihuela manifiesta su oposición frontal a la alternativa Sur por sus afecciones a la Comarca de la Vega Baja, inclinándose por la alternativa Norte. Opina que, como la alternativa Sur se basa en aprovechar el corredor del Reguerón que permite al trazado ferroviario llegar a la estación de El Carmen, de Murcia, los problemas que describe son trasladables a la región de Murcia por lo que considera imprescindible que sea la alternativa Norte la que prospere. Expone que, en cualquier caso, debe exigirse el respeto al planeamiento vigente, a la red viaria, la reposición de todos los pasos de agua existentes, el estudio en detalle de los préstamos y vertederos, la valoración de los terrenos a expropiar y el mantenimiento de la circulación de las actuales líneas Alicante-Murcia.

La Dirección General de Infraestructuras de RENFE se manifiesta favorable a la alternativa Sur considerando inadmisibles la ubicación de la nueva estación fuera del núcleo urbano de la ciudad de Murcia, tanto por la negativa repercusión en el servicio de viajeros como por las dificultades de su integración en la red arterial ferroviaria.

La Demarcación de Murcia del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos considera que mientras no se resuelvan las conexiones y prolongaciones que supondría la alternativa Norte cuyos costes e impacto se vislumbran más significativos que los de la alternativa expuesta, la utilización del actual corredor ferroviario (corredor Sur) supondría el menor impacto en la zona y sería más eficiente en términos de conservación y explotación. Indican que, en todo caso, es imprescindible concluir los estudios informativos complementarios que está redactando el Ministerio de Fomento (prolongación del corredor mediterráneo, tramo: Murcia-Almería y AVE entre Murcia y Cartagena y ordenación de la red ferroviaria de la ciudad de Murcia) para determinar la mejor alternativa.

La Asociación de Amigos de los Humedales del Sur de Alicante manifiesta su rechazo a la construcción del tren de alta velocidad entre Madrid y las Comunidades de Valencia y de Murcia. Informa de afecciones a territorios que quedan fuera del ámbito de la presente Declaración, destacando respecto a Murcia, el impacto sobre la huerta y el riesgo de inundación que supone la alternativa Sur. Propone la adaptación del trazado actual a velocidad alta como alternativa a la construcción del tren de alta velocidad.

Ecologistas en Acción del País Valenciano manifiestan su rechazo a la construcción del tren de alta velocidad. Informa de afecciones a territorios que quedan fuera del ámbito de la presente Declaración, destacando respecto a Murcia, el impacto sobre la huerta.

La pedanía de Alquerías apoya el escrito firmado por 367 vecinos de las pedanías de Alquerías, Zeneta y Los Ramos por el cual se manifiestan a favor de la opción Norte por ser la más acertada por razones ecológicas, técnico-económicas e históricas. Destacan que la alternativa Sur produciría un efecto muy negativo en la zona sur del municipio de Murcia, de indudable valor ecológico.

Siete alegaciones, una de ellas firmada por 46 personas, todos ellos vecinos de Elche, manifiestan su rechazo general a la construcción de la línea de tren de alta velocidad, entre otras cosas, por su impacto ambiental negativo. Un particular se manifiesta favorable a la alternativa Norte de manera general para todo el tramo de acceso a la Región de Murcia entre otras cuestiones por su menor impacto ambiental, y otro se manifiesta favorable a la alternativa Sur a su llegada a la ciudad de Murcia frente a la Norte, entre otras cuestiones, por ser más favorable a nivel medioambiental.

#### ANEXO IV

##### Resumen de la Documentación Complementaria sobre el subtramo acceso a la ciudad de Murcia E 1:5.000

La documentación complementaria desarrolla el estudio de impacto ambiental de la alternativa seleccionada en el estudio informativo o alternativa Sur centrándose en el subtramo de Acceso a la Ciudad de Murcia.

El subtramo se inicia en el punto kilométrico 36,435 de la alternativa Sur y finaliza en el trazado actual de las líneas de ancho RENFE «Alicante-Murcia» y «Cartagena-Murcia» en las proximidades de la estación «Murcia del Carmen», poco después del cruce del Canal de El Reguerón, en el punto kilométrico 47,670. Tiene 11.216 metros, discurriendo en su totalidad dentro del término municipal de Murcia.

La construcción de este subtramo generará 16.603 m<sup>3</sup> de sobrantes que habrán de destinarse a vertedero. Asimismo, requerirá de 418.440 m<sup>3</sup> de tierras que habrán de proceder de préstamo.

Se realiza un inventario ambiental del territorio atravesado en el subtramo de acceso a Murcia atendiendo a los siguientes factores: Climatología, calidad del aire y situación sonora, geología-geomorfología, hidrología-hidrogeología, vegetación, fauna, paisaje, espacios de interés natural, población, usos del suelo, infraestructuras, planeamiento y patrimonio histórico-artístico.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes: los puntos sensibles al ruido de Alquerías, San Roque, Cuatro Caminos, Rincón del Obispo, Torre Amores, San Benito y afueras de Murcia, los meandros abandonados del río Segura como formaciones geomorfológicas singulares, los hábitats de alto interés faunístico cercanos al trazado, pero no afectados directamente por el mismo, del Humedal de Ajaque, la laguna del Hondo, las sierras de Carrascoy y El Valle y de Altaona y Segura, el hábitat de interés comunitario Sideritio glaucae-Centaureum saxicolae situado a la altura de Torreagüera al sur del trazado y alejado de la zona de obras, la sierra de la Cresta del Gallo, también alejada del trazado y la ZEPA Monte El Valle y Sierras de Altaona y escalona, que tampoco se verá afectada por la traza.

Los impactos más significativos del trazado atendiendo a las particularidades del medio donde se inserta son: La pérdida de uso agrícola, la alteración de vistas de puntos escénicos, la eliminación de pies de palmera datilera y la alteración de la calidad sonora. Todos estos impactos son valorados como moderados-altos, no existiendo impactos severos ni críticos.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes: Vallado provisional durante las obras, pago justo de expropiaciones, correcta ubicación de préstamos y vertederos, prospección y control arqueológico, paralización del periodo de actividades de obra agresivas entre febrero y junio, ubicación del parque de maquinaria fuera de zonas excluidas (entre los puntos kilométricos 39,000 y 43,000, en las poblaciones de Torreagüera y Beniján, en El Reguerón, sobre acequias, entorno de la balsa afectada, entorno de Murcia Ciudad) y vigilancia ambiental del trasiego de maquinaria y actividades de obra en general.

También propone el control del ruido producido por la maquinaria, la restricción de la apertura de nuevos viales, la elaboración de un plan

de trayectos alternativos para minimizar el efecto barrera sobre la población, el control de las emisiones de polvo producidas por las obras, así como el seguimiento arqueológico de las obras. Son también medidas propuestas el ajuste de la realización del desbroce a la época invernal, la retirada, almacenamiento y conservación de la capa edáfica, adecuado dimensionamiento de obras de drenaje y adecuada cimentación de estructuras para evitar daños al acuífero, medidas de protección de la calidad de las aguas al pie de terraplenes, adecuación de drenajes e instalación de pasos en las cercanías de cruces de acequias para la fauna, dispositivos de escape para fauna en el cerramiento, restitución de las infraestructuras viarias e hidráulicas afectadas, reposición de la vía pecuaria cruzada en el punto kilométrico 44,430 e integración paisajística de la obra (revegetación).

## MINISTERIO DE ECONOMÍA

**16843** *RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2002, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se autoriza la sustitución de la Entidad Depositaria del Fondo, Morgan Stanley High Yield, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de 29 de octubre de 1999 se procedió a la inscripción en el Registro Administrativo de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46 del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 1307/1988, de 30 de septiembre, del Fondo Morgan Stanley High Yield, Fondo de Pensiones (F0667), concurriendo como entidad gestora, «Morgan Stanley Gestión Pensiones Entidad Gestora de Fondos de Pensiones, Sociedad Anónima» (G0161), y «Banco Santander Central Hispano, Sociedad Anónima» (D0001), como entidad depositaria.

La Comisión de Control del expresado Fondo, con fecha 26 de abril de 2002, acordó designar como nueva entidad depositaria a «Santander Central Hispano Investment, Sociedad Anónima» (D0132).

En aplicación de lo previsto en la vigente legislación de Planes y Fondos de Pensiones, y conforme al artículo 8.º de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10), esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones acuerda autorizar dicha sustitución.

Madrid, 30 de julio de 2002.—La Directora general de Seguros y Fondos de Pensiones, María Pilar González de Frutos.

**16844** *RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2002, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se autoriza la sustitución de la Entidad Depositaria del Fondo, Morgan Stanley Rentabilidad 3, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de 22 de octubre de 1999 se procedió a la inscripción en el Registro Administrativo de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46 del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 1307/1988, de 30 de septiembre, del Fondo Morgan Stanley Rentabilidad 3, Fondo de Pensiones (F0663), concurriendo como entidad gestora, «Morgan Stanley Gestión Pensiones Entidad Gestora de Fondos de Pensiones, Sociedad Anónima» (G0161), y «Banco Santander Central Hispano, Sociedad Anónima» (D0001), como entidad depositaria.

La Comisión de Control del expresado Fondo, con fecha 29 de abril de 2002, acordó designar como nueva entidad depositaria a «Santander Central Hispano Investment, Sociedad Anónima» (D0132).

En aplicación de lo previsto en la vigente legislación de Planes y Fondos de Pensiones y conforme al artículo 8.º de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10), esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones acuerda autorizar dicha sustitución.

Madrid, 30 de julio de 2002.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.

**16845** *RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2002, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se autoriza la sustitución de la Entidad Depositaria del Fondo, Morgan Stanley Bolsa Mundial, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de 23 de septiembre de 1999 se procedió a la inscripción en el Registro Administrativo de Fondos de Pensiones, establecido en el artículo 46 del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 1307/1988, de 30 de septiembre, del Fondo Morgan Stanley Bolsa Mundial, Fondo de Pensiones (F0652), concurriendo como entidad gestora, «Morgan Stanley Gestión Pensiones Entidad Gestora de Fondos de Pensiones, Sociedad Anónima» (G0161), y «Banco Santander Central Hispano, Sociedad Anónima» (D0001), como entidad depositaria.

La Comisión de Control del expresado Fondo, con fecha 22 de abril de 2002, acordó designar como nueva entidad depositaria a «Santander Central Hispano Investment, Sociedad Anónima» (D0132).

En aplicación de lo previsto en la vigente legislación de Planes y Fondos de Pensiones, y conforme al artículo 8.º de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10), esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones acuerda autorizar dicha sustitución.

Madrid, 30 de julio de 2002.—La Directora general de Seguros y Fondos de Pensiones, María Pilar González de Frutos.

**16846** *RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2002, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se autoriza la sustitución de la entidad depositaria del fondo, Morgan Stanley Bolsa Emergente, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de 22 de octubre de 1999 se procedió a la inscripción en el Registro Administrativo de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46 del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 1307/1988, de 30 de septiembre, del fondo Morgan Stanley Bolsa Emergente, Fondo de Pensiones (F0662), concurriendo como entidad gestora, «Morgan Stanley Gestión Pensiones Entidad Gestora de Fondos de Pensiones, Sociedad Anónima» (G0161) y «Banco de Santander Central Hispano, Sociedad Anónima» (D0001), como entidad depositaria.

La Comisión de Control del expresado Fondo, con fecha 23 de abril de 2002, acordó designar como nueva entidad depositaria a «Santander Central Hispano Investment, Sociedad Anónima». (D0132).

En aplicación de lo previsto en la vigente legislación de Planes y Fondos de Pensiones y conforme al artículo 8 de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10),

Esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones acuerda autorizar dicha sustitución.

Madrid, 30 de julio de 2002.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.

**16847** *RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2002, de la Dirección General de Seguros y Fondo de Pensiones, por la que se autoriza la sustitución de la Entidad Depositaria del Fondo Morgan Stanley Bolsa Europea, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de 29 de octubre de 1999 se procedió a la inscripción en el Registro Administrativo de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46 del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 1307/1988, de 30 de septiembre, del Fondo Morgan Stanley Bolsa Europea, Fondo de Pensiones (F0666), concurriendo como entidad gestora, «Morgan Stanley Gestión Pensiones Entidad Gestora de Fondos de Pensiones, Sociedad Anónima» (G0161), y «Banco Santander Central Hispano, Sociedad Anónima» (D0001), como entidad depositaria.

La Comisión de Control del expresado Fondo, con fecha 23 de abril de 2002, acordó designar como nueva entidad depositaria a «Santander Central Hispano Investment, Sociedad Anónima» (D0132).

En aplicación de lo previsto en la vigente legislación de Planes y Fondos de Pensiones y conforme al artículo 8.º de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10), esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones acuerda autorizar dicha sustitución.

Madrid, 30 de julio de 2002.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.