

Dirección General de Gestió del Medi Natural de la Conselleria de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana.

Dirección General de Patrimoni Cultural Valencià de la Conselleria de Cultura, Educació i Esport de la Generalitat Valenciana.

Ecologistas en Acción.

Confederación Hidrográfica del Segura.

Ajuntament d'Elx.

Ajuntament d'Crevillent.

La Dirección General de Patrimoni Cultural Valencià de la Generalitat Valenciana informa que no existen afecciones de índole paleontológico y no resulta en consecuencia necesaria la adopción de medidas correctoras para la salvaguarda del patrimonio de esta índole. No obstante cualquier hallazgo de esta naturaleza deberá ser comunicado a esa Administración tutelar de aplicación lo establecido en el artículo 63 de la Ley 4/1998, de Patrimonio Cultural Valenciano.

El Ajuntament de Elx no encuentra sugerencias ó comentarios que aportar a dicho proyectos a efectos ambientales.

La Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, una vez analizada la documentación que obra en el expediente, procede a revisar los criterios de selección contemplados en el apartado 2 del artículo 1 del anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento del proyecto al trámite de evaluación de impacto ambiental:

Características del proyecto:

El proyecto supone la instalación de riego por goteo de una zona regable de 338 Has.

No se prevé que se pueda producir una acumulación que de lugar a efectos sinérgicos negativos significativos.

La modernización de una zona regable con la instalación de riego por goteo supondrá una racionalización y mayor eficiencia en el riego, reduciendo las pérdidas de agua, lo que supone una mejora en la utilización de recursos naturales.

No se prevé la generación de grandes residuos y en todo caso los residuos producidos deberán ser gestionados de forma que no se produzcan efectos medioambientales negativos.

No se prevé riesgo de accidentes, contaminación y otros inconvenientes en este tipo de proyectos.

Ubicación del proyecto:

Al tratarse de la modernización del regadío, el uso del suelo sigue teniendo carácter agrícola.

La abundancia y calidad de los recursos naturales que engloba la zona estudiada se considera baja.

Dada la inexistencia en la zona del proyecto de figuras de protección, la capacidad del medio puede considerarse alta para asumir las acciones provocadas por esta actividad.

Características del potencial impacto:

Supondrá una racionalización y mayor eficiencia en el riego, reduciendo las pérdidas de agua. Lo que implica una mejora respecto la situación actual.

La sensibilidad medioambiental del área donde se ubica el proyecto se considera baja, dado que el uso del suelo principalmente corresponde a terrenos agrícolas. No se prevén afecciones a bienes de interés cultural. Por lo tanto la capacidad de carga del medio para acoger la actividad es alta y el proyecto ejercerá una afección poco significativa sobre el entorno, por lo tanto el potencial impacto que producirá la actividad será poco significativo y compatible con el medio.

Considerando lo anteriormente expuesto, los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo precitado, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 15 de septiembre de 2005, considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Modernización de regadíos de la Comunidad de Regantes Riegos de Levante margen izquierda del Segura, fase segunda, sector cuarto de Levante y séptima de la Peña, Subsectores: Crevillente Norte-Poniente Norte-Levante Norte, en el término municipal de Elche (Alicante)».

No obstante esta Resolución no exime de la obtención por el promotor de aquellas autorizaciones administrativas requeridas por la legislación sectorial y de notificar cualquier hallazgo arqueológico, paleontológico o similar naturaleza a la Administración Cultural Autonómica en aplicación

lo establecido en el artículo 63 de la Ley 4/1998, de Patrimonio Cultural Valenciano.

Madrid, 16 de septiembre de 2005.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

19245

RESOLUCIÓN de 29 de septiembre de 2005, 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 Línea Chinchilla-Cartagena-Variante de Alcantarilla y Javalí Nuevo» 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, y en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto contemplado en el estudio informativo del proyecto «Línea Chinchilla-Cartagena-Variante de Alcantarilla-Javalí Nuevo» se encuentra comprendido en el apartado b) del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001, antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, junio de 2001 la memoria-resumen del estudio informativo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 18 de diciembre de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió a la Dirección General de Ferrocarriles las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 23 de mayo de 2003.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 17 de marzo de 2004 la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 28 de septiembre de 2005, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «Línea Chinchilla-Cartagena-Variante de Alcantarilla-Jabalí Nuevo».

Declaración de impacto ambiental

En el estudio informativo se realiza un análisis multicriterio para la selección de la alternativa más adecuada, valorando conjuntamente los

aspectos siguientes: geológicos-geotécnicos, hidráulicos, medioambientales, funcionales, urbanísticos y económicos, obteniendo la mejor valoración la alternativa 1. En el estudio de impacto ambiental, al realizarse la valoración ambiental de las distintas soluciones estudiadas en la fase C del estudio informativo, se concluye que no existen diferencias significativas desde el punto de vista medioambiental.

Las soluciones consideradas difieren fundamentalmente en la ubicación de las vías alejadas de los núcleos de población y su menor impacto sobre los cultivos, por lo que se acepta la Alternativa 1, como la que cumplen mejor los requisitos exigidos.

Todas las referencias a puntos kilométricos que aparecen en el condicionado de la presente declaración se corresponden con los reflejados en los planos del estudio informativo para cada tramo del trazado de la alternativa seleccionada.

Quedan excluidas de la declaración, por no estar analizadas en el estudio de impacto ambiental, las subestaciones eléctricas, las líneas de transporte de energía eléctrica, los caminos de acceso a las obras que requieran evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa vigente, las estaciones de nueva construcción que pudieran plantearse y cualquier nuevo ramal que pudiera preverse.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa 1 propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle 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. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

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

1.2 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. El proyecto de construcción definirá los requisitos que deberán reunir las tierras para que sean consideradas como vegetales, que tendrán que presentar un cierto contenido en materia orgánica y nutrientes disponibles para las plantas, así como propágulos y restos vegetales. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 2 metros, con objeto de posibilitar 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.

1.3 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 especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

1.4 Se minimizarán la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

2. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar la calidad de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante la fase de obras, como de explotación, se establecerán en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Segura, de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

2.1 Todas las obras proyectadas y las operaciones que se lleven a cabo dentro del dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre y policía, incluyendo el vertido de aguas residuales a cauces, se deberán notificar a la Confederación Hidrográfica del Segura para su evaluación y tramitación de la correspondiente autorización según lo establecido en el artículo 126 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

2.2 El diseño de las obras deberá asegurar que no empeoren las condiciones de desagüe de la zona.

2.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Segura, un análisis del posible efecto presa de la línea del ferrocarril, diseñando los drenajes

transversales de forma que se evite dicho efecto, considerando caudales con periodos de retorno de 100 años mínimo para corrientes discontinuas y de 500 años para corrientes continuas. Se considerarán todas aquellas obras que desagüen caudales significativos y, en cualquier caso, siempre que no drenen en cauces naturales.

2.4 En el estudio informativo se evita mediante un conveniente sistema de drenaje, la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos que garantizan los actuales niveles de extracción.

2.5 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se conducirán mediante cunetas a balsas donde se someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos, y a un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las mismas para evitar el impacto derivados de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Segura.

2.6 Las tareas de reparación y mantenimiento de la maquinaria deberán realizarse en taller autorizado, evitando realizarse en la zona de actuación.

2.7 Los residuos tales como aceites, combustibles, cementos, restos de hormigonado, escombros, etc., procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

2.8 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cauces, garantizando que la colocación de estos sistemas no supongan la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3. 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:

3.1 El estudio informativo, incluye un estudio específico de fauna del tramo, donde se analizan las especies del mismo y del entorno, los corredores biológicos y principales pasos naturales de fauna, proponiendo la ubicación de los mismos, así como su tipología y dimensiones y concluye con el diseño de los pasos artificiales. Para minimizar la afección sobre la fauna, se deberá establecer un calendario de trabajos en época de máxima vulnerabilidad (Abril-Junio), evitando despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra o actividades generadoras de ruidos. Las obras de drenaje o los nuevos pasos diseñados, se dimensionarán teniendo en cuenta su longitud y las especies de fauna que deban utilizarlas.

3.2 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal, para permitir el paso de vertebrados terrestres 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.

3.3 Se construirán los pasos para fauna indicados en el estudio informativo y se sobredimensionarán y adecuarán obras de drenaje con este fin a lo largo del recorrido. En las obras de drenaje adecuadas como paso de fauna se deberá contemplar la instalación de pasarelas laterales si fuera preciso así como la protección contra la erosión, mediante soleras, de las salidas. En las embocaduras de pasos de fauna, marcos ampliados para este uso u obras de drenaje acondicionadas, los proyectos de construcción incluirán tratamientos de revegetación, de forma que ésta ayude a la localización y uso del paso.

3.4 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para guiar a la fauna hacia los pasos, incorporando estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la vía. El cerramiento siempre se colocará de forma que queden libres las embocaduras de las obras de drenaje, garantizando de este modo el libre tránsito de la fauna a través de ellas.

3.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna y un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, así como de la mortalidad por electrocución y colisión de la avifauna con los tendidos y la catenaria. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

4. Protección atmosférica

4.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la nueva vía pudiera producir sobre las localidades de Alcantarilla, Javalí Viejo y Torres de Cotilla, sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos y la vegetación situados en las proximidades de la actuación, y para minimizar las molestias sobre la fauna, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

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

5. Protección contra el ruido

5.1 El estudio informativo, incluye un estudio acústico, que establece la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado. Dicho estudio considera con impacto severo la zona comprendida entre los pp.kk. 6040 y 7678 en el entorno sur-oeste de Alcantarilla en áreas de edificaciones dispersas.

5.2 El estudio acústico determina que en el tramo indicado, son necesarias desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición.

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

Zonas residenciales y hospitalarias:

Horario diurno: límite 60 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 50 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq menor que 75 dB (A) durante el día y 65 dB (A) durante la noche.

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq menor que 65 dB (A) durante el día y 75 dB (A) durante la noche.

En el interior de edificios los valores máximos de ruido permitido son 45 dB (A) durante el día y 35 dB (A) durante la noche, si el receptor es sanitario, docente o cultural y de 50 dB (A) durante el día y 40 dB (A) durante la noche, si se trata de viviendas y hoteles.

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

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

5.3 Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico 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, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o 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.

5.4 Si el ruido de fondo inicial supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar durante la explotación hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

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

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

6. Medidas de protección del patrimonio cultural

6.1 No aparecen en el trazado ningún punto de interés cultural que pueda verse afectado por el proyecto.

En coordinación con el Departamento de Educación y Cultura del Gobierno de la Región de Murcia, se realizará una prospección arqueológica intensiva de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras previas a la fase 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 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.

6.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas (Cordel de los Valencianos), que se localizan entre los pp.kk. 3+160 y 3+660 y 4+500 + 4+780.

Dicha reposición, con base en la Ley 3/95, de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente del Gobierno 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 aquel.

7. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

7.1 Durante las fases 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.

7.2 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 conlleve dicha reposición.

7.3 Se estudiarán y proyectarán los caminos de servicio paralelos a la vía que sean necesarios para asegurar el acceso a todas las fincas.

7.4 Se garantizará durante la construcción y explotación de la nueva línea la continuidad del funcionamiento de los servicios interceptados (líneas eléctricas, conducciones de gas, líneas telefónicas, red de saneamiento, red de abastecimiento, etc.).

8. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

El movimiento de tierras necesario para la construcción de la alternativa 1 presenta un sobrante de 2.071.457 m³.

8.1 En el caso de que se utilicen como vertederos las plataformas o relieves de bajo ángulo localizados en el estudio informativo, el relleno se realizará con un espesor máximo de 5 m, y sus taludes se dispondrán con una pendiente máxima 3H:1V.

8.2 En el caso de que los referidos emplazamientos no dispongan de la capacidad suficiente, se deberán localizar nuevos emplazamientos, de acuerdo con la cartografía, realizada a escala 1:5.000, incluida en el Estudio de Impacto Ambiental.

8.3 El emplazamiento final de los vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares, se ha decidido de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico y la observación «in situ», sobre la zona. Habiéndose elegido como vertedero principal, el paraje Cabezo del Ángel, ubicado en el límite de los Términos Municipales de Alcantarilla y Murcia, reutilizando una amplia cantera junto a la confluencia de las carreteras N-340 y M-30. Se contempla la necesidad de realizar una rehabilitación de la zona con la plantación de especies autóctonas y las pertenecientes al hábitat natural de interés comunitario (gramíneas y anuales substepicas: Thero-Brachypodietea), que ha sido eliminado de algunas áreas, para la realización del proyecto. Además se contempla la posibilidad de utilización de canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos, si no hay posibilidad de utilizar únicamente el vertedero elegido.

8.4 Para la obtención de préstamos para áridos se utilizarán preferentemente canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados, tal como se contempla en el estudio informativo.

8.5 El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, definidos en el estudio informativo.

9. 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, embocaduras, pasos sobre carreteras y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indi-

rectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a los siguientes elementos:

- Paso inferior carretera MU-534 y ramal anterior situado en el p.k. 0+800.
- Paso superior camino situado en el p.k. 1+800.
- Paso superior camino situado en el p.k. 2+800.
- Paso superior autovía MU-30 situado en el p.k. 3+740.
- Paso superior autovía MU-30 situado en el p.k. 3+760.
- Paso superior camino y vía pecuaria MU-2 situado en el p.k. 4+500.
- Ampliación paso superior existente carretera C-1 situado en el p.k. 5+200.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, siempre como tratamiento previo a la ejecución de siembras, hidrosiembras y/o plantaciones. En ningún caso se propondrá la restauración de áreas afectadas por las obras mediante un tratamiento consistente exclusivamente en la extensión de una capa de tierra vegetal. Se establecerá 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, 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, en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se han diseñado en el estudio informativo, 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 2H: 1V, 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 7, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

10. Protección de espacios naturales o singulares

La alternativa elegida afecta de forma directa, a un área recogida en el Inventario Nacional de Hábitat, bajo la denominación de «hábitat natural de interés comunitario prioritario: zona subestépicas de gramíneas y anuales», (*Thero-Brachypodietea*) identificado con el código 6220, en el inventario indicado. Se trata de un pastizal ubicado en una zona actualmente degradada, según se desprende de la observación personal de la misma, y cuya superficie eliminada será sustituida por otra equivalente en áreas de vertederos restaurados, como queda indicado en la condición 8 de la presente declaración.

En el estudio de Impacto Ambiental se recoge sus características y ubicación cartográfica.

Hay que señalar que la disposición longitudinal continua de los hábitat existentes en la zona y su proximidad a los núcleos urbanos de Jabalí Nuevo y Alcantarilla, para los que se proyecta la variante del ferrocarril, hace que no sea posible encajar un trazado que evite estos hábitat sin afectar a las poblaciones a las que va dirigida la mejora ferroviaria.

Se evalúa como impacto moderado entre los p.p.k.k. 1380-1860, y como severo, entre los p.p.k.k. 1880-4480.

11. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorpora un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, 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. 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.

Las contratistas ejecutoras de los proyectos entregarán antes del inicio de las obras un Plan de Aseguramiento de la Calidad propio de la con-

trata, el cual será revisado por la Dirección General de Ferrocarriles como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Cada contratista nombrará un Responsable del Aseguramiento de la Calidad y cada asistencia técnica nombrará un Responsable de Medio Ambiente que serán los encargados de proporcionar al promotor toda la información sobre las medidas adoptadas durante la ejecución de las obras.

Complementariamente, la Dirección General de Ferrocarriles dispondrá de una dirección ambiental (Director Ambiental) de obra que desarrollará una labor de control y seguimiento global de todos los proyectos sometidos a la declaración, y 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, en su caso, compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

El Plan de Aseguramiento de la Calidad Ambiental será un documento específico para la ejecución de la obra, donde se incluirán todas las medidas a aplicar para evitar impactos derivados de la gestión de las obras, y asegurar la calidad ambiental del proyecto.

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá ser aprobado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental e 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.

Plan de Seguimiento y Control Ambiental para la fase de obras con indicación expresa de los recursos humanos y materiales 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, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras de la fase de obras que se están llevando a cabo, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las exigidas en el condicionado de la presente declaración.

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

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

Plan de Seguimiento y Control Ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre la efectividad de las obras de drenaje a que se refiere la condición 2.

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos para la fauna, de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape y valoración de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre niveles sonoros, efectividad de las medidas de protección acústica y campañas de mediciones a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 7.

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

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, para 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 al mismo 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:

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas a que se refiere la condición 2.

Estudio de corredores biológicos y pasos de fauna, y medidas relativas a la protección de la fauna a que se refiere la condición 3.

Estudio de la previsión de ruido y proyecto de medidas de protección a que se refiere la condición 5.

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 6.

Reposición de las vías pecuarias interceptadas a que se refiere la condición 6.

Medidas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la continuidad de los servicios existentes a que se refiere la condición 7.

Localización de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a que se refiere la condición 8, incluyendo la aprobación del órgano ambiental competente.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 9.

Proyecto de medidas compensatorias a que se refiere la condición 11.

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 1, 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 Región de Murcia.

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

Madrid, 29 de septiembre de 2005.-El Secretario General, Arturo González Aizpiri.

ANEXO I

Resumen de las consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

CONSULTAS PREVIAS SOBRE EL IMPACTO AMBIENTAL DE PROYECTO

Organismos consultados	Respuestas Recibidas
Área de Fomento de la Delegación del Gobierno de Murcia	-
Delegación del Gobierno de Murcia	-
Ayuntamiento de Alcantarilla	X
Ayuntamiento de Murcia	X
Comunidad Autónoma Región Murcia. Presidencia	-
Confederación Hidrográfica del Segura. Ministerio de Medio Ambiente	X

Organismos consultados	Respuestas Recibidas
Ministerio de Defensa	-
Dirección General de Carreteras	-
Dirección General de Gestión de Infraestructuras de RENFE	-
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	-
Dirección General de Protección Civil y Ambiental	-
Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Agua de la Región de Murcia	-
Servicio de Calidad Ambiental. Secretaría sectorial de Agua y Medio Ambiente	X
Dirección General del Medio Natural	X
Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio	X
Dirección General de Transportes y Puertos. Región de Murcia	X
Dirección General de Ordenación del Territorio. Región de Murcia	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

Confederación Hidrográfica del Segura. Ministerio de Medio Ambiente:

En el escrito presentado por la Confederación Hidrográfica del Segura, en primer lugar, se hace una descripción de las actuaciones consideradas, para posteriormente, señalar los cursos de agua más importantes que pueden verse afectados por las alternativas planteadas en la Memoria Resumen. Además se incluyen consideraciones a tener en cuenta en la redacción del Estudio de Impacto Ambiental como evitar cualquier afectación a la funcionalidad hidráulica de cauces y sus zonas de policía, vertidos, depósitos o arrastre de aguas residuales y residuos sin un previo y adecuado tratamiento depurador, así como cualquier tipo de desviación y derivación de las aguas superficiales o extracción de aguas subterráneas, así como evitar o corregir las posibles afecciones sobre los cursos de agua.

Servicio de Calidad Ambiental. Secretaría Sectorial de Agua y Medio Ambiente. Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente. Región de Murcia:

El informe elaborado por el Servicio de Calidad Ambiental, además de indicar los objetivos y antecedentes del proyecto, señala la posible afectación a zonas rurales, urbanas, industriales y a Espacios de Interés Natural Protegidos y la generación de impactos por el incremento de los niveles sonoros, aspectos que según este Servicio deberán incluirse en el Estudio de Impacto Ambiental, señalando, como referencia, el Decreto 48/1998, de 30 de junio, de protección del medio ambiente frente al ruido. Además, se deberán tener en cuenta el posible efecto barrera sobre los núcleos de población y su efecto sobre el desarrollo urbanístico y los usos de suelo, de cuyo análisis podrá derivarse la conveniencia de introducir variantes de trazado, desviaciones en corredores, soterramiento en algunos tramos, etc.

Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente. Región de Murcia. Dirección General del Medio Natural. Servicio de Información e Integración Ambiental:

El contenido de este informe recoge las consideraciones a tener en cuenta a la hora de realizar el Estudio de Impacto Ambiental, indicando la necesidad de incluir:

Cartografía digital de las áreas de la Red Natura 2000 afectadas por el trazado y de las poblaciones de fauna y flora inventariadas en el estudio.

Referencia de las especies y hábitats de la Red Natura 2000 que pueden ser afectadas por las obras.

Valoración de las afecciones a las especies de los anexos 1 y 11 de la Directiva 92/43/CEE y 79/409/CEE.

Transmisión de repercusiones sobre las especies faunísticas.

Valoración de los impactos sobre los corredores de fauna no integrados en las zonas protegidas.

Estudio de grado de permeabilidad del proyecto al paso de la fauna.

Por último, indica la necesidad de estudio de unos nuevos corredores así como consideraciones urbanísticas y de integración relativas a los trazados incluidos en la Memoria Resumen.

Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas. Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio. Región de Murcia:

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas emite un informe en el que, una vez revisados los posibles corredores objeto de estudio y definidos los objetivos principales de su construcción, se indica:

De la necesidad de trasladar la estación actual de Alcantarilla al apeadero de Los Romanos tras la ejecución de la nueva variante. Para ello propone considerar la reserva de suelo necesaria a clasificar por el P.G.O.U. de Alcantarilla.

Por último insiste en garantizar la interoperabilidad de la nueva variante con el futuro pasillo de alta velocidad y con la línea convencional actual del eje Chinchilla-Cartagena.

Dirección General de Transportes y Puertos. Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio. Región de Murcia:

El escrito elaborado por la Dirección General de Transportes y Puertos, además de señalar unos antecedentes, menciona las siguientes sugerencias a incluir en el Estudio de Impacto Ambiental:

Por otra parte, señala, la dificultad de integración urbana en los términos de Murcia y Alcantarilla, la problemática del cruce con la autovía Murcia Alcantarilla-El Palmar, la incidencia económica y la existencia de áreas industriales.

Ayuntamiento de Alcantarilla realiza un análisis histórico de los problemas urbanísticos que la estructura ferroviaria ha supuesto para el municipio de Alcantarilla. Este Ayuntamiento considera admisible la propuesta planteada para evitar el paso de mercancías por el centro de la ciudad, trasladando esta vía al oeste del municipio. Indica que sería necesaria la separación del corredor propuesto para la variante general, con intención de que el inicio de las obras se efectúe con la mayor brevedad.

El Ayuntamiento de Murcia se centra en la valoración de las actuaciones previstas en el entorno de la actual estación de Murcia del Carmen. Con respecto a la variante de Alcantarilla propone verificar los impactos sobre el paisaje y morfología presentes a lo largo de la traza. Advierte de la presencia de la vía pecuaria «Cordel de los Valencianos» y de la necesidad de salvaguardar su paso. Por último menciona el necesario análisis a realizar sobre el impacto acústico en las áreas urbanizadas del entorno a Sangonera la Seca.

ANEXO II

Resumen del estudio informativo

El estudio informativo tiene por objeto recopilar y analizar los datos necesarios que permitan definir las alternativas viables para la construcción del corredor ferroviario de la línea Chinchilla-Cartagena-Variante de Alcantarilla y Javalí Nuevo, con propuesta de alternativa más favorable, para su desarrollo en posterior proyecto de construcción que sirva de base a su licitación.

Los términos municipales incluidos en el ámbito del estudio pertenecientes a la provincia de Murcia son los de Alcantarilla, Medina de Segura, Las Torres de Cotillas y Murcia. Las hojas del Mapa Topográfico Nacional a escala 1:50.000 son las 712 y 733.

La actuación objeto de estudio comprende el trazado ferroviario de la variante de la línea de ferrocarril actual Chinchilla-Cartagena que evite el paso de dicha línea por Alcantarilla y por Javalí Nuevo.

Para el diseño de trazados, se han tenido en cuenta tanto los condicionantes geológico-geotécnicos como los medioambientales y urbanísticos, intentando evitar, dentro de lo posible, aquellas zonas que pudieran dar lugar a futuros problemas constructivos o ambientales. En base a estos condicionantes, los trazados alternativos se han planteado sobre un corredor situado al oeste de las localidades de Alcantarilla y Javalí Nuevo, entre ellas y el cinturón formado por la autovía N-340, con el fin de no abrir nuevos corredores de infraestructuras que creen barreras adicionales, y de afectar en la menor medida posible a los numerosos núcleos urbanos existentes.

Se han tenido en cuenta igualmente, a lo largo del proceso de definición de alternativas del estudio informativo, las sugerencias recibidas durante la fase de consultas a la Memoria-resumen.

La nueva variante de trazado está integrada en la línea ferroviaria Chinchilla-Cartagena, tratándose de una vía sin electrificar y con parámetros adecuados que permitan la circulación de trenes de viajeros y el mantenimiento de los principales servicios de mercancías.

Respecto a la velocidad de diseño de la línea se han planteado los trazados en planta para velocidad máxima de 160 km/h.

A continuación se incluyen las características de las alternativas consideradas en el desarrollo a escala 1: 5.000 del Estudio Informativo.

Las alternativas contempladas se encuadran dentro de un corredor situado entre los núcleos urbanos de Alcantarilla y Javalí Nuevo y la autovía N-340, definido teniendo en cuenta los condicionantes geológico-geotécnicos, medio ambientales y urbanísticos anteriormente mencionados. Se han considerado dos opciones de trazado denominadas Alternativa 1 y Alternativa 2, que se inician en la línea Chinchilla-Cartagena justo antes del cruce de la misma con la Autovía N-340 (E-15), al norte de Javalí Nuevo, y finalizan en la línea Águilas-Murcia Cargas, al oeste de Alcantarilla.

La Alternativa 1 se ha planteado buscando de manera decidida la integración en el pasillo ya ocupado por la N-340, ajustándose para ello a su

trazado en la zona con mayor potencial de desarrollo, comprendida entre la MU-30 y el Camino de la Silla, aún a costa de una mayor complejidad técnica y un incremento en otros impactos (por ejemplo, generación de mayor excedente de tierras).

Tiene su origen en el p.k. 448+166, de la actual línea Chinchilla-Cartagena, en un punto; próximo al cruce de la misma bajo el viaducto de la N-340, al Norte de éste. De inmediato gira hacia el Oeste, pasando bajo el viaducto por el vano contiguo al que ocupa la carretera MU-534, que une Alcantarilla y Javalí Nuevo con Las Torres de Cotillas. Tras este paso, discurre paralelamente a la N-340, a unos 300 m de ésta, bordeando el límite de las instalaciones militares de la Brigada Paracaidista y ascendiendo los altos que cierran el valle por su lado occidental. A la altura del Cementerio de Javalí Nuevo (p.k.-2+000) toma orientación sur, manteniendo el paralelismo con la N-340, aproximándose a la zona industrial comprendida entre el casco urbano de Alcantarilla y el enlace de la autovía, zona que se desarrolla a ambos lados de la recientemente construida MU-30. El elemento principal de este entorno, constituido por el complejo de industrias químicas (Novochem 2000, Derivados Químicos, Furfural Español, etc.), se evita en esta alternativa desviando el trazado hacia el Oeste, pasando bajo la MU-30 a escasos metros del enlace para situarse paralelamente a la N-340 a 50 m de la misma evitando además la afección a otras edificaciones. Superada la zona industrial (p.k. 4+500), se inicia el descenso hacia el punto de conexión, manteniendo la orientación paralela a la autovía hasta aproximadamente el p.k. 6+500, donde el trazado alcanza el pasillo libre de edificaciones existente entre la N-340A y el Camino de la Silla, en Sangonera la Seca. Este corredor libre se aprovecha para tomar orientación Sur y, seguidamente, conectar con la actual línea Murcia-Águilas a la altura de su p.k. 3+864.

En el planteamiento de la Alternativa 2 se ha buscado igualmente la inserción en la estructura territorial y urbana existente, si bien en su concepción se ha procurado armonizar la necesidad de alejamiento de los núcleos urbanos con la minimización de otros impactos, generando menor excedente de tierras, dando ello como resultado un trazado de menor complejidad técnica e inversión más ajustada.

Tiene su origen igualmente en el p.k. 448+166 de la actual línea Chinchilla-Cartagena, siendo su trazado común con el de la Alternativa 1 hasta el p.k. -2+400. En este punto, y a diferencia de la Alternativa 1, el trazado se encamina hacia la zona industrial de Alcantarilla evitando el complejo de industrias químicas por el Este, para lo que se ha llevado a cabo un delicado encaje en planta que evita también la afección a las instalaciones consolidadas. La traza se dirige a continuación hacia el Oeste, buscando la autovía N-340, que se alcanza en el entorno del p.k. -6+400, punto desde el cual y hasta la conexión con la línea Murcia-Águilas vuelve a ser coincidente con la Alternativa 1.

Las principales características de los trazados alternativos planteados, considerando las alternativas en sus longitudes completas y las actuaciones que llevarían asociadas, en principio, cada alternativa, así como las que serían comunes a todas ellas, están reflejadas en el estudio informativo, donde se contempla lo siguiente:

- Longitudes y superficies de expropiación estimadas.
- Resumen de movimiento de tierras.
- Túneles.
- Viaductos.
- Sección transversal.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

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

El estudio incluye un capítulo de introducción, donde se señalan los antecedentes, definidos por las fases previas del estudio informativo, fase A y fase B, en las que se ha realizado el análisis de corredores y alternativas básicas a escala 1:50.000. Este capítulo incluye asimismo el objeto del estudio que corresponde a la fase C, donde se analizan a escala 1:5000 las soluciones. Igualmente, se exponen las disposiciones legales o reglamentarias de aplicación para el estudio.

El estudio prosigue con la descripción de las soluciones a analizar y de las acciones de proyecto derivadas de su ejecución, y describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: geología, hidrología e hidrogeología, espacios naturales protegidos y áreas de interés natural, áreas de interés faunístico, vegetación y cultivos, vías pecuarias, áreas de interés paisajístico, patrimonio histórico-artístico y aspectos del medio socioeconómico.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes:

Geología: con materiales del Terciario y Cuaternario; la zona se encuadra en área de movimientos sísmicos lentos, con fallos de borde activo que ocasionan desperfectos en obras públicas.

Lugar de interés geológico (LIG) está considerada la Rambla Salada, que se encuentra al norte de Javalí Nuevo, muy próxima a la zona, aunque fuera de los límites de la actuación.

Los movimientos sísmicos, están ligados a la falla de Alhama de Murcia, con consecuencias destructivas.

En la zona la peligrosidad es considerada alta según el Atlas Levantino de Riesgos Naturales de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Hidrología: la red hidrológica principal está definida por el río Segura y su afluente el Guadalentín o Sangonera, ambos próximos pero fuera de los límites de actuación.

Vegetación: la cubierta vegetal del ámbito se encuentra fuertemente antropizada, predominando las superficies cultivadas (regadíos y secanos), pudiéndose reconocer en las zonas no cultivadas, bosques y bosquetes esclerófilos siempre verdes, dominados por la encina, el algarrobo, acebuche y matorrales espinosos, como el espino negro; bosques de ribera y rambla con adelfas, tarayes y carrizos.

En los cultivos de regadío, hay un predominio de los cítricos (Citrus limon) y otros frutales, así como especies herbáceas hortícolas.

Los cultivos de secano con un componente arbóreo (almendro, olivo o algarrobo) y otro herbáceo (cebada, avena, trigo y el guisante verde). En la huerta se cultivan especies hortícolas tradicionales.

Fauna: en base a las comunidades vegetales, se han distinguido una serie de biotopos faunísticos, relacionados con los cultivos. De su inventario se pueden extraer las conclusiones que se exponen a continuación:

Algunas de las especies señaladas en el mismo, están incluidas en el Catálogo Nacional de Especies de Interés Especial, de ellas cuatro son anfibios, trece reptiles y trece aves.

Según el Catálogo de Especies Amenazadas de la Región de Murcia, no se han inventariado especies catalogadas como en Peligro de Extinción, ni Vulnerables, ni de Interés Especial, pero sí cinco especies Cazables y una Capturable.

Diez de las especies recogidas en el inventario, están incluidas en el Anejo I de la Directiva de Aves.

Hay una relación de vertebrados sensibles al efecto barrera.

Espacios protegidos: El Inventario Nacional de Hábitats, señala la presencia de las denominadas «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales», identificadas con el código 6220 en el ámbito señalado con asociaciones de pastizales.

El mismo inventario indica la presencia de «Galerías ribereñas termomediterráneas y del sudeste de la Península Ibérica», identificado con el código 92 D0, y los «Matorrales y tomillares termófilos» con el código 5334, estos dos últimos, próximos, pero fuera del ámbito del estudio.

El Patrimonio Cultural: en base a la legislación estatal, y la información de la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia, ha determinado la existencia de 11 elementos del patrimonio, uno de los cuales (Conjunto Histórico Artístico de Alcantarilla, codificado como I-AL) contiene dos inmuebles de interés cultural: Convento de San Francisco y Casa de la Inquisición o de las Brujas. Se han incoado expedientes de declaración como B.I.C. de la Ermita de Nuestra Señora de la Paz (2-AL) y Presa del río Segura (26-MU).

Impactos:

En el capítulo de identificación y evaluación de impactos, el estudio incluye los efectos previsibles, tanto en la fase de obras, como en la explotación. Los impactos característicos significativos de las diferentes soluciones, atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan, son los siguientes:

Los impactos sobre los hábitats del Inventario Nacional de Hábitats, se ha tenido en cuenta en las áreas que se consideran de especial sensibilidad ambiental, según establece la Directiva 92/43/CEE.

Hay que considerar el gran impacto sobre el suelo, tanto en fase de construcción como de explotación. La ocupación definitiva del mismo, constituye un impacto severo, en las áreas de vega y compatible en terrenos ondulados, en función de la susceptibilidad del mismo.

Otros impactos relacionados con el suelo, aparte de la ocupación, son la compactación y la contaminación por vertidos, sobre todo en la fase de construcción.

En la geomorfología, el principal impacto se produce por el nuevo modelado, con una ruptura del equilibrio morfológico actual de la zona, al modificar algunas pendientes, formas y condiciones de estabilidad de los terrenos.

Los impactos sobre los recursos hídricos subterráneos, afectan fundamentalmente a la modificación de los flujos de agua subterránea y riesgo

de contaminación de la misma, en la fase de construcción; y a la calidad de las aguas y disminución del agua utilizable en la fase de explotación.

Los impactos sobre la hidrología superficial, más destacados en la fase de construcción son la alteración de la calidad de las aguas, la modificación en los flujos de escorrentía superficial y el incremento de los procesos de erosión-sedimentación, y en la fase de explotación la modificación en los flujos de escorrentía superficial y cambios en la calidad de las aguas.

Los impactos sobre vegetación, previstos en fase de construcción son la eliminación directa de la vegetación y el riesgo de degradación de las comunidades vegetales próximas. En la fase de explotación, indicar el riesgo de afección a la vegetación circundante.

Los impactos sobre la fauna, en la fase de construcción son la alteración y destrucción de hábitats, y afecciones del comportamiento de las especies. En la fase de explotación, hay que destacar el efecto barrera y alteraciones en el comportamiento de las especie.

Los impactos sobre el paisaje, están relacionados con la alteración de líneas y formas y del color y textura, tanto en la fase de construcción, como de explotación. Para su valoración se han tenido en cuenta la calidad paisajística y la fragilidad visual.

Los impactos sobre puntos de interés cultural, están relacionados con afecciones a los puntos de patrimonio cultural e indirectamente por el efecto de las vibraciones.

Ningún punto de interés cultural queda dentro de la banda de 200 m establecida en las alternativas de trazado en evaluación, por lo que se considera que no hay ninguna afección sobre los puntos de interés cultural.

Los impactos sobre las vías pecuarias están referidos al efecto barrera durante la fase de construcción y la ocupación de las mismas, en la explotación. Se han detectado impactos moderados (con trazados paralelos a menos de 100 m), en ambas alternativas.

Los impactos sobre el ruido, están referidos a los niveles acústicos, tanto en fase de construcción como de explotación, destacando las molestias ocasionadas sobre la población de los núcleos urbanos próximos a los trazados planteados por el paso del ferrocarril.

Los impactos sobre el medio socioeconómico son claramente beneficiosos, al dotar de una variante al paso del ferrocarril entre las poblaciones, y a mejorar la oferta de transportes públicos.

Los impactos sobre la productividad agraria son negativos, en base a las condiciones de productividad de los cultivos atravesados, y de la longitud de ocupación prevista para cada tramo de las alternativas consideradas. Se han considerado impactos severos o moderados en base a la productividad de los suelos por donde discurre el trazado.

En cuanto a las medidas preventivas, protectoras y correctoras, el estudio de impacto ambiental incluye las mismas de forma detallada, en función del tipo considerado.

Las medidas mencionadas son de aplicación para todas las alternativas propuestas, indicándose en el estudio de impacto ambiental la ubicación de las mismas.

Finalmente, el estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que indica las operaciones de control y seguimiento de las distintas medidas preventivas y correctoras, así como la comprobación de su eficacia, indicándose también los informes a elaborar en la fase de obras y durante la fase de explotación.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

La Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado (BOE) n.º 123, de fecha 23 de mayo de 2003 y en Boletín Oficial de la Región de Murcia (BORM) n.º 124, de fecha 31 de mayo de 2003, con posterior corrección de error en el n.º 135 de fecha 14 de junio de 2003.

Durante el período de información pública se han presentado un total de nueve (9) alegaciones, de las cuales siete (7) corresponden a organismos y administraciones públicas y dos (2) son particulares. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Segura propone que se definan con más precisión algunos de los parámetros de las obras, y que se adopte como caudal de referencia, el correspondiente a la precipitación con un período de 500 años.

Solicita un análisis más detallado de las modificaciones de los cursos de agua y de los efectos de la concentración de caudales en los de desvío.

La Dirección General de Carreteras considera suficientemente definida la interacción de la obra con carreteras de su competencia.

Manifiesta la necesidad de coordinar con la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia, las actuaciones en fases posteriores, con el fin de adaptar adecuadamente las obras previstas con las infraestructuras que esta administración tenga a su cargo en el ámbito de la actuación.

El Ayuntamiento de Alcantarilla manifiesta satisfacción por el planteamiento del estudio. Solicita aprobación de la alternativa 1 frente a la 2, a causa de su mayor compatibilidad con la estructura territorial y el planteamiento previsto. Se pide la agilización de todos los trámites para su construcción.

La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte de la Región de Murcia plantea las siguientes cuestiones:

Se solicita plataforma de 14 m y entavía de 4,7 m para posibilitar la electrificación.

Solicita la reposición del Camino de la Silla, en el punto en que es interceptado; la adecuación del paso de la carretera de los Barqueros para una futura duplicación de calzada y el cambio de posición de uno de los pasos previstos en la alternativa 1.

Se plantea la conveniencia de desarrollar la alternativa 1, debido a su óptima inserción en la estructura territorial.

Solicita que se estudie la duplicación del tramo de la línea Murcia-Lorca desde la conexión hasta Murcia-Cargas, y que se estudie un futuro corredor ferroviario entre Alguazas y el Campus de Espinardo.

RENFE considera adecuadas ambas alternativas, mostrando preferencia por la alternativa 2. Estima en 3,2 minutos la penalización en tiempo para los trenes de viajeros, frente a los 2,5 del estudio.

Manifiesta conformidad con los parámetros del trazado y las condiciones de explotación propuestas.

Solicita que se considere la posibilidad de diseñar las estructuras para vía doble, y que el levante de la vía a dismantelar, no afecte a los cambios de Murcia-Cargas.

El Ayuntamiento de Murcia elabora el siguiente informe ambiental, en el que:

Solicita que se adecue la reposición del «Cordel de los Valencianos» a sus usos como vía pecuaria.

Se hacen indicaciones relativas a la limitación de actividades por motivos de ruido, al uso de vertederos y al transplante de especies vegetales de alto valor.

Se indica la necesidad de no utilizar la Ronda Oeste para los desplazamientos asociados a la obra, que deberán canalizarse por la MU-30.

Considera más adecuada la alternativa 1, desde el punto de vista urbanístico.

El Ministerio de Defensa señala la inexistencia de afecciones sobre instalaciones de su competencia, si bien indica como preferible la alternativa 1.

Las alegaciones particulares son las siguientes:

El Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (Demarcación de Murcia), indica:

La necesidad de definir la totalidad de la red ferroviaria de la Región, que planteé variantes en los núcleos de Alguazas y Las Torres de Cotillas. Preferencia por la alternativa 1.

Necesidad de estudiar alguna alternativa exterior a la N-340.

D. Juan Pedro Carrillo Carrillo indica la conveniencia de considerar una alternativa soterrada que mantenga la planta actual.

Como propietario de parcela afectada, solicita que se adopte el trazado más próximo a la autovía (alternativa 1).

Solicita una alternativa con mayores prestaciones, por el exterior de la N-340.

Del análisis de escritos y alegaciones, el Ministerio de Fomento, deduce las siguientes conclusiones:

1. Las alegaciones recibidas relativas al interés general de la actuación revelan una posición favorable de los alegantes hacia el planteamiento general de la solución, que se considera en general necesaria e incluso urgente. Algunos escritos subrayan la posible insuficiencia de los parámetros de trazado o del dimensionamiento de la obra para la obtención de altas prestaciones, señalándose también la conveniencia de ejecutar otras actuaciones complementarias más allá del ámbito estricto de la variante.

Se ha tenido en consideración el carácter de tramo de aproximación a Murcia de la variante, lo que permite adecuar los parámetros de diseño a los condicionantes del territorio atravesado sin una disminución en la práctica de las prestaciones comerciales. El desarrollo de otras actuaciones complementarias corresponde a otros ámbitos, sin que las opciones planteadas en el estudio supongan incompatibilidad alguna con las mismas.

2. Los escritos que plantean cuestiones relativas a la concepción global del trazado abordan tres cuestiones fundamentales:

La manifiesta preferencia por la alternativa 1, cuya integración en el territorio a causa de su paralelismo con la N-340 se considera preferible frente a su mayor coste y mayor impacto sobre otros factores ambientales.

Los parámetros de diseño, subrayando su idoneidad en algún caso (escrito de RENFE) o la necesidad de ampliar las dimensiones de la pla-

taforma en otro (Región de Murcia). Se incide de un modo general en la necesidad de que las estructuras y pasos a desnivel permitan una futura duplicación y electrificación.

Los dos alegantes particulares señalan la conveniencia de estudiar más opciones aparte de las contempladas en el estudio.

Finalmente, se hacen propuestas de modificación o ampliación de las previsiones del estudio respecto de la reposición de servidumbres viales.

El Ministerio de Fomento, sensible a la demanda percibida en la gran mayoría de alegantes acerca de la conveniencia de la alternativa 1, se inclina por proponerla para su desarrollo en fase de proyecto, a pesar del incremento de coste que supone, estimado en 1,7 millones de euros.

Respecto a las dimensiones de la plataforma, ha quedado establecido que ésta admite, en el momento en que los tráficos demandados sobre la línea lo requieran, la duplicación y electrificación del corredor, siendo adecuadas sus dimensiones para adoptar estas medidas con las prestaciones previstas. En este mismo sentido, las estructuras y pasos prevén ya estas actuaciones o so fácilmente ampliables llegado el momento.

Las opciones estudiadas responden al criterio de compatibilidad con otras actuaciones en estudio en el ámbito de la red ferroviaria regional, de ahí su planteamiento limitado al pasillo interior a la N-340 que era el reflejado en su día en la memoria-resumen y sobre el que no se constató ninguna recomendación en el proceso de consultas previas.

Finalmente, se prevé adoptar para las fases posteriores de proyecto algunas de las sugerencias de los alegantes; en particular, se trasladará (por motivos de integración en el planeamiento) el paso del p.k. 2.8 al camino del p.k. 3.3, y se tomará las medidas necesarias para asegurar que la reposición del Cordel de los Valencianos no limita el uso de este vial como vía pecuaria.

3. Las alegaciones relativas a la evaluación de impacto ambiental se refieren fundamentalmente a recomendaciones generales, o al impacto sobre la estructura territorial de la alternativa 2.

Se tendrá en consideración en fases posteriores del proyecto las indicaciones relativas a plantaciones, diseño de los tráficos de obra o ubicación de puntos de vertido señaladas en alguno de los escritos, quedando la cuestión del impacto territorial de la alternativa 2 resuelto con la adopción de la alternativa 1.

Como conclusión final, a la vista de todo lo expuesto, se considera como solución más adecuadas para el desarrollo de la Variante Ferroviaria de Alcantarilla y Javalí Nuevo a la alternativa 1 del estudio informativo, que incluirá además el cambio de posición del paso superior del p.k. 2+8, desplazándolo hasta el p.k. 3+2. Todo ello supone un incremento de coste de 1,7 millones de euros respecto de la solución planteada en el estudio informativo.

No obstante, el proceso de optimización aún no ha concluido, y se deberá seguir profundizando durante la elaboración de los proyectos constructivos en una mejor inserción de la actuación en el entorno. Para ello se tendrán en consideración tanto las recomendaciones recogidas en el estudio de impacto ambiental como todas aquellas indicadas a lo largo del presente informe y aquellas que, adicionalmente, puedan estar incluidas en la preceptiva declaración de impacto ambiental.

En todo caso, Fomento, considera que se trata de una infraestructura que aporta una solución al problema de la falta de integración del ferrocarril en los núcleos de Alcantarilla y Javalí Nuevo, con un planteamiento compatible con otras actuaciones en curso dirigidas a la mejora radical de la Red Ferroviaria en la Región de Murcia y una óptima integración en el complejo territorio en el que se inserta.

TRIBUNAL SUPREMO

19246

CONFLICTO negativo de Jurisdicción n.º 1/2005, suscitado entre el Juzgado Togado Militar Territorial n.º 11 y de Vigilancia Penitenciaria con sede en Madrid y el Juzgado Central de Instrucción n.º 3, con sede también en Madrid.

La Sala de Conflictos de Jurisdicción del Tribunal Supremo constituida por su Presidente el Excmo. Sr. D. Francisco José Hernando Santiago y los Excmos. Sres. Magistrados: D. Andrés Martínez Arrieta, D. José Luis Calvo Cabello, D. Perfecto Andrés Ibáñez y D. Agustín Corrales Elizondo, dotados de la potestad jurisdiccional reconocida en la Constitución, dicta la siguiente:

En la Villa de Madrid, a veinte de Octubre de dos mil cinco.

En el conflicto negativo de jurisdicción número 1/2005, de esta Sala de Conflictos, suscitado entre el Juzgado Togado Militar Territorial número