

La Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación remitió a la Secretaría General de Medio Ambiente la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, así como un informe favorable del órgano ambiental actuante que en este caso ha sido la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación.

El proyecto tiene por objeto la obtención de 4.000 m³ de agua de una conductividad menor de 0'8 dS/m mediante el tratamiento de 4.700 m³ de agua bruta de una conductividad media 1'4 dS/m y la conducción de los caudales rechazados desde un depósito de regulación de dichas salmueras hasta un pozo de una profundidad de 40 m y 300 mm de diámetro.

Una vez examinado la totalidad del expediente, la sensibilidad de la zona, no se prevén que la actuación origine impactos negativos significativos. Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley 6/2001 la Secretaría General de Medio Ambiente a la vista de del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 15 de diciembre de 2003, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el Proyecto «Planta desaladora en la Isla Baja, término municipal Buenavista del Norte, Tenerife». No obstante, el promotor deberá: a) Cumplir las medidas de protección y corrección establecidas en la Documentación Ambiental. b) Las observaciones y condiciones que establezca el Consejo Insular de Aguas. c) Remitir a esta Secretaría General, con anterioridad al inicio de las obras, el Programa de Vigilancia Ambiental que deberá observarse durante la ejecución del proyecto y la explotación de la Planta Desaladora. En consecuencia dicho programa deberá definir y justificar las medidas adoptadas, y los correspondientes indicadores, para controlar la hidrogeología de la zona de vertido del efluente, los acuíferos afectados y, en su caso, el medio marino, así como el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

Madrid, 15 de diciembre de 2003.- El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

1962

RESOLUCIÓN de 16 de diciembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Mejora de la red de Riego a presión de la Comunidad de Regantes de Benissanet (Ribera del Ebro) de la Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias Nordeste, S.A.

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 de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto Mejora de la red de riego a presión de la Comunidad de Regantes de Benissanet (Ribera del Ebro), se encuentra comprendido en el apartado c del Grupo 1 y en el apartado a del Grupo 4 del Anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

La Sociedad Estatal de Infraestructuras Nordeste, S.A. remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación, posibles impactos y las correspondientes medidas correctoras así como certificado de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Comunidad Autónoma de Cataluña declarando que no es de aplicación el trámite de evaluación de impacto ambiental al proyecto Mejora de la red de riego a presión de la Comunidad de Regantes de Benissanet (Ribera del Ebro).

El proyecto, cuyo objeto es mejorar y optimizar el riego de 360 hectáreas mediante la sustitución de la red de riego existente y la instalación de nuevos equipos de hidráulicos. Debido a ello se instalarán 28.196 m de tubería de diámetros comprendidos entre 90 y 500 mm.

Teniendo en cuenta los criterios de selección contemplados en el Anexo III de la Ley 6/2001 y una vez examinado la totalidad del expediente así como la sensibilidad de la zona, no se prevén que la actuación origine impactos negativos significativos. Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la precitada Ley, la Secretaría General de Medio Ambiente a la vista de del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 16 de diciembre de 2003, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto

Ambiental el Proyecto mejora de la red de riego a presión de la Comunidad de Regantes de Benissanet (Ribera del Ebro).

Madrid, 16 de diciembre de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

1963

RESOLUCIÓN de 18 de diciembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «Corredor Mediterráneo de alta velocidad. Tramo: Murcia-Almería», 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.

El proyecto contemplado en el estudio informativo del proyecto «Corredor mediterráneo de alta velocidad. Tramo: Murcia-Almería», se encuentra comprendido en el apartado b «Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido» del grupo 6 «Proyectos de infraestructuras» 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.

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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 8 de marzo de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida 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 julio de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Ferrocarriles de 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 5 de diciembre de 2001, en el Boletín Oficial de la Región de Murcia de 14 de diciembre de 2001, en el Boletín Oficial de la Provincia de Almería de 9 de enero de 2002 y en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía de 26 de enero de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 11 de octubre de 2002, 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, incluyéndose un informe de alegaciones donde se definen y consideran algunas de las propuestas realizadas en la fase de 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.

Las conclusiones del informe de alegaciones se recogen en el anexo V.

Con fecha 17 de diciembre de 2002 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió a la Dirección General de Ferrocarriles un escrito señalando deficiencias en el estudio de impacto ambiental, en concreto en lo referente en el tratamiento de los Lugares de Importancia Comunitaria, vertederos y pasos de fauna, solicitando documentación complementaria.

Como respuesta a la anterior solicitud la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 11 de marzo de 2003, un documento complementario recogiendo información relativa a los aspectos solicitados.

Los principales aspectos del documento complementario se resumen en el anexo VI.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «Corredor mediterráneo de alta velocidad. Tramo: Murcia-Almería».

Declaración de impacto ambiental

La presente declaración se refiere al trazado principal del ferrocarril entre Murcia y Almería. Quedan excluidas de la declaración, por no estar analizadas en el estudio de impacto ambiental, las líneas de transporte de energía eléctrica, las instalaciones auxiliares de obra o definitivas y caminos que requieran evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa vigente y las estaciones de nueva construcción que pudieran plantearse. También quedarán excluidas de la declaración por no estar suficientemente estudiadas en el estudio de impacto ambiental ni en su documento complementario los préstamos que no coincidan con canteras autorizadas con planes de restauración aprobados y los vertederos. El ramal de Pulpí a Águilas no se encuentra convenientemente definido ni analizado en el estudio de impacto ambiental, ni se recogen alternativas, cruzando además el LIC de la Sierra de Almaguera, de Los Pinos y del Aguilón, por lo que queda excluido también de la presente declaración.

Tras el proceso de información pública el promotor propone adoptar la variante al este del campo de golf, para evitar las afecciones a las instalaciones de Desert Springs, S.L. y a varias canteras situadas anexas a las mismas. Esta variante, que se sitúa entre los municipios de Cuevas de Almanzora y Vera, tiene una longitud de más de 27 kilómetros y se separa unos 1300 metros del trazado actual, modificando el trazado a su paso por el LIC de la Sierra del Alto Almagro, afectando previsiblemente al LIC del río Antas y aumentando el número de viaductos y túneles con respecto a la solución propuesta en el estudio informativo. Asimismo recomienda la adopción de la variante de Nijar para reducir la afección sobre la zona de invernaderos en el entorno de Campo de Nijar. El nuevo trazado se sitúa entre Venta del Pobre y los Retamares, tiene una longitud de más de 28 kilómetros, se separa más de 2300 m de la alternativa propuesta en el estudio informativo, modificando y aumentando el trazado por el LIC de las ramblas de Gercal, Tabernas y sur de la Sierra de la Alhama. Ambas variantes se consideran modificaciones sustanciales del trazado estudiado en el estudio informativo que no han sido analizadas en el estudio de impacto ambiental ni se han sometido a información pública. Por lo tanto el planteamiento de estas soluciones requieren la previa redacción de un estudio complementario.

A efectos de designación en la presente declaración, el trazado se ha dividido en los siguientes tramos:

Alternativa Base. Tramo Murcia-Librilla. 0+000 a 7+354.

Variante de Librilla. 0+000 a 6+276 (sustituye a la alternativa base entre 7+354 y 13+676).

Alternativa Base. Tramo Librilla-Alhama. 13+676 a 14+638.

Variante de Alhama. 0+000 a 4+722 (sustituye a la alternativa base entre 14+638 y 19+535).

Alternativa Base. Tramo Alhama-Totana. 19+535 a 30+305.

Variante de Totana. 0+000 a 4+395 (sustituye a la alternativa base entre 30+305 y 34+976).

Alternativa Base. Tramo Totana-Sierra Cabrera. 34+976 a 126+089.

Variante de Sierra Cabrera. 0+000 a 10+771 (126+089 y 137+889).

Alternativa Base. Tramo Sierra Cabrera-Almería. 137+889 a 183+026.

Las distancias al origen (d.o.) señaladas en la presente declaración están referidas a la Alternativa Base salvo que se indique expresamente lo contrario.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente, y completada la información con visitas de campo, se considera que, para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas protectoras y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración y cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de evitar la afección a la especial morfología de las ramblas existentes a lo largo de todo el recorrido, las obras de paso sobre las mismas se adecuarán en longitud, para evitar que los estribos queden dentro de los cauces, se prestará especial atención a la rambla de Librilla (d.o. 1+680 de la variante de Librilla), a la rambla de Algeciras (d.o. 3+100 de la variante de Librilla), a la rambla situada en la d.o. 118+750 y al río Jauto (d.o. 119+900), por lo encajado de sus cuencas. Sin perjuicio de lo anterior y de lo establecido en el resto del condicionado, en la zona comprendida entre las dd.oo. 119+000 y 126+000, donde el ferrocarril discurre entre la N-340 y el río Aguas, las dimensiones de los pasos previstos para cada rambla serán, al menos, las mismas que las que tengan los pasos existentes en la mencionada carretera sobre esas mismas ramblas, salvo que por problemas de alzado la altura no pueda ser igualada, en cuyo caso se compensará aumentando la dimensión horizontal. De la misma forma se operará entre la d.o. 141+000 y el final del trazado donde el trazado discurre al sur de la N-340.

1.2 Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales.

1.3 Los proyectos de construcción que se realicen para la ejecución de la línea proyectada incluirán un proyecto de desmantelamiento de los tramos que queden fuera de servicio, que definirá el uso final de los mismos y las actuaciones a realizar en cada uno de ellos. Estos usos se establecerán de acuerdo con los municipios y comunidades autónomas afectadas y deberán ser compatibles con el medio ambiente. En los tramos que por su localización o escasa longitud no puedan tener otra utilidad se procederá a su restauración al terreno natural y revegetación. Los tramos a considerar son los comprendidos en las variantes de Librilla, Alhama y Totana y los situados entre las dd.oo. 21+750-22+400, 25+000-25+700, 26+350-27+250, 48+750-49+000, 65+500-68+650 y 70+250-79+500. Si el uso a que se sometan los tramos que queden fuera de servicio de la variante de Librilla no exigiera la utilización de los puentes sobre la rambla de Librilla y la de Algeciras, se procederá al desmantelamiento de estas estructuras, salvo que la autoridad competente certificara su valor cultural.

1.4 Con el fin de minimizar la afección al núcleo de La Hoya (dd.oo. 40+200 y 40+500) debida a la ocupación de suelo y al ruido, se dispondrán los muros de sustentación de desmontes y las pantallas acústicas, tanto en los bordes del ferrocarril como en las márgenes del paso superior de la d.o. 40+350, que sean necesarias para conseguir el citado objetivo. El mencionado paso superior deberá disponer de aceras peatonales.

1.5 Con objeto de conferir a la vía la necesaria permeabilidad a su paso por el municipio de Lorca y dado el gran número de viales interceptados por la línea en esta localidad, se establecerán los oportunos contactos con las autoridades municipales para determinar los pasos que deberán ser repuestos. Con el fin de minimizar la afección en esta localidad debida a la ocupación de suelo y al ruido, se dispondrán los muros de sustentación de taludes y las pantallas acústicas que sean necesarias para conseguir el citado objetivo.

1.6 Entre la d.o. 52+000 y 56+000 se dispondrán suficientes drenajes transversales para evitar el efecto presa del trazado.

1.7 Se bajará la rasante entre las d.o. 73+000 y 81+000 con objeto de reducir los terraplenes proyectados entre las dd.oo. 73+500-76+000 y 77+600-80+000 y aumentar la profundidad del túnel que se construirá en mina en la mayor longitud posible que permitan las características geotécnicas del terreno. No obstante lo anterior se mantendrá el paso en viaducto sobre la rambla de Gullán, atravesada por la traza en la d.o. 75+460, que se proyectará de acuerdo con lo indicado en la condición 1.1.

1.8 Con el fin de minimizar la afección al núcleo de Pulpí (dd.oo. 81+500 y 82+500) debida a la ocupación de suelo y al ruido, se dispondrán los muros de sustentación de taludes y las pantallas acústicas, tanto en los bordes del ferrocarril como en las márgenes del paso superior de la d.o. 81+800, que sean necesarias para conseguir el citado objetivo. El mencionado paso superior deberá disponer de aceras peatonales.

1.9 Con el fin de minimizar la afección al núcleo de La Fuente (dd.oo. 82+250 y 83+250) debida a la ocupación de suelo y al ruido, se dispondrán los muros de sustentación de taludes y las pantallas acústicas, tanto en los bordes del ferrocarril como en las márgenes del paso superior de la d.o. 83+180, que sean necesarias para conseguir el citado objetivo. El mencionado paso superior deberá disponer de aceras peatonales.

1.10 La rambla situada en la d.o. 82+700, se repondrá con un puente que reponga también la vía pecuaria Lo-13, de acuerdo con lo indicado en la condición 7.2.

1.11 Se adaptará el trazado de la línea de ferrocarril entre las dd.oo. 85+000 y 91+000 para evitar las afección a la autopista de peaje Cartagena-Vera.

1.12 Con objeto de disminuir el impacto sobre el paisaje y sobre la geomorfología de la rambla de Canalejas, interceptada por el trazado en la d.o. 89+150, se sustituirán las tres estructuras y los altos terraplenes proyectados entre las dd.oo. 88+600 y 89+500 por un solo viaducto.

1.13 Entre las dd.oo. 91+300 y 92+750 la línea proyectada afecta al LIC denominado «Sierra del Alto Almagro». Con objeto de aminorar las afecciones sobre este espacio se realizarán las siguientes actuaciones:

a) Sin perjuicio de lo establecido en la condición 1.1, la estructura proyectada sobre la rambla de las Gachas situada en la d.o. 91+320 tendrá la longitud necesaria para abarcar también el camino que pasa por sus proximidades.

b) Se proyectará un falso túnel entre las dd.oo. 93+200 y 93+580 con objeto de aumentar la permeabilidad entre las dos zonas en las que el trazado del ferrocarril divide al LIC de la Sierra del Alto Almagro y asimismo disminuir la afección que sobre la geomorfología y sobre el paisaje producen los grandes desmontes proyectados.

1.14 El río Antas es atravesado por la línea férrea en la d.o. 106+840. Sin perjuicio de lo establecido en la condición 1.1, para evitar la afección al LIC denominado «Río Antas» se desplazará el trazado hacia el oeste la distancia necesaria para evitar la ocupación de terrenos pertenecientes al mencionado espacio.

1.15 Entre las dd.oo. 110+300 y 112+100 se dispondrán suficientes obras de paso transversales para evitar el efecto barrera sobre la red de drenaje.

1.16 El viaducto de la Rambla de las Castillas de Hornos y vega del río Aguas se prolongará desde la d.o. 113+400 para no afectar a la mencionada rambla.

1.17 Entre el río Jauto (d.o. 119+870) y el río Alias (d.o. 140+180) el trazado discurre por el LIC denominado «Sierra de Cabrera-Bedar». Con objeto de aminorar las afecciones sobre este espacio se realizarán las siguientes actuaciones:

a) Dado lo encajado del cauce del río Jauto el puente sobre el mismo se proyectará de manera que la altura de los estribos sea inferior a 5 metros.

b) El viaducto de la Rambla de la Gloria se prolongará en su origen hasta la d.o. 121+300 para evitar la ocupación de un cauce y su impacto visual.

c) Se sustituirán los dos viaductos consecutivos existentes entre las dd.oo. 122+530 y 122+850, por una única estructura, que se iniciará en la d.o. 122+500.

d) Sin perjuicio de lo indicado en la condición siguiente, en la boca del falso túnel situada en la d.o. 124+000 se atenderá a lo indicado en la condición 1.2 para evitar las elevadas alturas de desmonte que aparecen en el estudio informativo.

e) Con objeto de evitar la afección al núcleo de Los Giles (d.o. 124+500) el trazado se desplazará al noroeste en la medida de lo posible para alejarse del mismo. En cualquier caso, los estribos de las estructuras que se construyan sobre los cauces atravesados en las dd.oo. 124+320 y 124+630 tendrán una altura máxima de 5 m, para evitar la afección de los terraplenes al núcleo y a los propios cauces.

f) Sin perjuicio de la condición anterior, los viaductos y terraplenes situados entre las dd.oo. 125+530 y 0+910 de la variante de sierra Cabrera se sustituirán por un único viaducto. En cualquier caso se evitará la construcción de terraplenes que invadan el cauce del río Aguas, para lo que se utilizarán muros si fuera preciso.

g) La viabilidad ambiental de la variante de sierra Cabrera depende de la construcción del túnel previsto en el estudio informativo entre las dd.oo. 1+110 y 8+530. El propio estudio reconoce problemas geológicos en la zona, por lo que de forma previa al inicio de cualquier obra comprendida en la presente declaración deberá verificarse la viabilidad de construir este túnel.

h) De acuerdo con la condición 1.2, se prolongará el falso túnel proyectado en el túnel a que se refiere la condición anterior para suprimir el desmonte situado entre las dd.oo. 1+000 y 1+230 de la variante de sierra Cabrera.

i) Entre la boca sur del primer túnel proyectado en la variante de la sierra de Cabrera (d.o. 8+530) y la boca norte del segundo (d.o. 9+215) el trazado discurre atravesando el barranco de Garrafillas, el Barranco de los Alpaneces en dos ocasiones y una carretera en otras dos; construyéndose dos viaductos y un gran terraplén muy próximo al río Aguas. Con objeto de evitar todas estas afecciones se desplazará el trazado hacia

el este del orden de 100 m, cruzando exclusivamente el Barranco de Garrafillas. Se cuidarán especialmente las embocaduras de los túneles resultantes.

j) El viaducto de la d.o. 140+400 se alargará en ambos extremos, de forma que ni los estribos ni los terraplenes afecten al cauce del río Alias.

1.18 Entre las dd.oo. 140+000 y 145+000 se subirá la cota de la rasante para disminuir la altura de los desmontes previstos en esta zona.

1.19 En las zonas ocupadas por fincas de cultivo intensivo bajo plástico, fundamentalmente situadas entre las dd.oo. 145+000-163+000 y 174+000-182+000, se deberá prestar especial atención a la permeabilidad de la vía, para lo que deberá preverse al menos un paso de camino superior o inferior cada 500 m. Las dimensiones de estos pasos deberán tener unas dimensiones y características funcionales tales que permitan el paso de camiones y maquinaria agrícola.

Con objeto de minimizar la ocupación de terreno entre las dd.oo. 145+400-149+800 y 160+000-163+000, se bajará la cota de la rasante para reducir en lo posible la altura de los terraplenes sobre los que discurre la nueva línea. Si esta medida no fuera suficiente, se combinará con la construcción de muros.

1.20 Entre la Rambla situada en la d.o. 165+050 y la d.o. 169+000, el trazado atraviesa el LIC denominado «Ramblas del Gercal, Tabernas y sur de la sierra de Alhamilla». Para disminuir en la medida de lo posible la afección a este espacio asegurando la permeabilidad del trazado se llevarán a cabo, sin perjuicio de lo indicado en el resto del condicionado, las siguientes actuaciones:

a) El viaducto de la d.o. 165+050 se alargará en ambos extremos para evitar la afección del cauce.

b) El viaducto de la d.o. 166+350 se alargará de forma que se extienda entre la d.o. 166+200 y la d.o. 166+700, para evitar el fuerte impacto visual y el efecto barrera sobre el drenaje natural de los terraplenes previstos.

c) Entre las dd.oo. 167+400 y 167+900 se diseñará un falso túnel que permita la reposición de las vaguadas interceptadas y aminore el efecto barrera del trazado.

d) Con objeto de aumentar la permeabilidad para la fauna y disminuir la afección al paisaje que supone la sucesión de grandes terraplenes prevista en el estudio informativo y a la red de drenaje, los viaductos de las dd.oo. 168+700 y 168+850 se unirán en uno solo, que se extenderá entre la d.o. 168+400 y 168+900.

1.21 El LIC mencionado en la condición anterior se vuelve a interceptar posteriormente. Con objeto de mejorar la permeabilidad para la fauna y evitar la afección que los terraplenes de los estribos producirían sobre la rambla del Puente de la Quebrada (d.o. 171+640), se ampliará la longitud del puente proyectado.

1.22 Entre las dd.oo. 173+000 y 176+200, donde el trazado discurre en terraplén atravesando multitud de pequeñas vaguadas, se estudiará el drenaje transversal preciso para evitar el efecto presa. En cualquier caso se tendrá en cuenta lo establecido en la condición 1.1 entre las dd.oo. 173+000 y 180+000.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

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

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. 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 los 2 metros con objeto de 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 Debido al riesgo de incendio que presenta la vegetación de la zona, 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.

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.

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, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán en coordinación con las Confederaciones Hidrográficas del Segura y del Sur, según corresponda, las siguientes medidas:

3.1 No se realizarán rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, con objeto de evitar su afección, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 Las luces de hasta 25 m de longitud deberán tener un solo vano, no siendo admisibles tubos o marcos en paralelo, debiendo modificarse las obras de paso de las dd.oo. 58+140, 59+760, 59+900, 71+580 y 153+740 para cumplir esta prescripción.

3.3 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que las pilas no afecten al régimen de corrientes ni supongan ocupación de la franja de servidumbre de los cauces públicos que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.

3.4 Los terraplenes próximos a corrientes superficiales se protegerán con siembras y plantaciones arbóreas. No se considerarán aceptables protecciones duras, mediante el empleo de hormigón.

3.5 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, los parques de maquinaria, de la excavación de los túneles y de la excavación de los estribos y pilas de los viaductos, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste, decantación de sólidos y desengrasado. 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 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 o del Sur según corresponda.

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

3.7 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que crucen directamente cauces, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, precisarán la autorización de la Confederación Hidrográfica del Segura o del Sur, según proceda, y deberán ser demolidos tras la finalización de las obras, en caso de no existir de forma previa, restaurando el cauce. En caso de preverse algún paso provisional sobre cauces que alberguen vegetación incluida en algún hábitat de la Directiva 92/43/CEE, la solicitud de autorización deberá definir las afecciones que generaría el paso, y justificar la ausencia de soluciones alternativas a su construcción.

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 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. 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.

4.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando dispositivos que permitan el escape de los animales que accidentalmente pudieran acceder a las vías, tanto para medianos como para grandes mamíferos.

4.3 Con carácter general deberá existir un paso amplio apto para la fauna al menos cada 3 kilómetros. Se considera un paso amplio apto para la fauna los viaductos, túneles o falsos túneles, y pasos inferiores de al menos 5 x 5 metros o pasos superiores de al menos 7 metros de anchura siempre que sean pasos de caminos o carreteras locales, aptos para el paso de fauna, y no de carreteras principales.

4.4 Con carácter general deberá existir al menos un paso apto para pequeños y medianos vertebrados cada kilómetro. Se consideran pasos

aptos para pequeños y medianos vertebrados todos los anteriormente señalados como pasos amplios, así como todas las obras de drenaje y los pasos inferiores y superiores. En caso de no cumplirse esta condición, el trazado deberá incorporar nuevos marcos, tubos o pasos superiores, que podrán emplearse además para reposición de caminos o pasos de vaguadas o acequias.

4.5 De forma previa a la tramitación del trazado y la redacción de los proyectos de construcción, se deberá realizar un estudio que haga una propuesta global de pasos en cumplimiento de las condiciones 4.3 y 4.4, que será seguida y adaptada en cada proyecto específico.

4.6 En diversos puntos del trazado, en especial, según indica el estudio de impacto ambiental, entre las dd.oo. 85+000 a 86+000, 116+500 a 126+000 y en toda la Variante de Sierra Cabrera se detecta la presencia de tortuga mora, especie amenazada. En el estudio a que hace referencia la condición 4.5 se incluirá un estudio en detalle de la distribución de la tortuga mora, y una propuesta de pasos específicos y medidas protectoras y correctoras o compensatorias para la especie. En cualquier caso, en todas las zonas donde exista tortuga mora una vez realizado el replanteo de las obras deberá procederse a realizar batidas recogiendo todos los ejemplares existentes y trasladándolos a otras zonas idóneas del entorno. Esta actuación deberá realizarse fuera de la época de cría para evitar la destrucción durante el desbroce de puestas. Los estudios y actuaciones relativos a la protección de la tortuga mora se realizarán en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

4.7 El programa de vigilancia ambiental en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna.

5. Protección atmosférica

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las zonas urbanas, sobre las edificaciones dispersas existentes a lo largo del trazado y sobre los cultivos, se efectuarán riegos periódicos en las zonas de excavación, caminos de acceso a las obras, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria y a zonas de acopio o vertedero. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los terrenos. Se prestará una especial atención al entorno de Librilla, Alhama de Murcia, Totana, La Hoya-Casa Castillo, Venta del Pintado, Lorca, Esparragal, Almendricos, Pulpí, La Fuente, Alfaix, Los Giles, Venta del Pobre, Torre del Campo, Retamar y edificaciones entorno al río Andarax (entre la d.o. 181+000 y el final del trazado), así como a todos los puntos donde existan edificaciones dispersas a distancia inferior a 200 metros de las obras.

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

6. Protección contra el ruido

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, desarrollado de acuerdo con la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido, y con el Decreto 48/1998 de 30 de julio, de protección del medio ambiente frente al ruido de la Región de Murcia o el Decreto 74/1996, de 20 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de calidad del aire de la Junta de Andalucía, según proceda. Dicho estudio 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 los núcleos de Librilla, Alhama de Murcia, Totana, La Hoya-Casa Castillo, Venta del Pintado, Lorca, Esparragal, Almendricos, Pulpí, La Fuente, Alfaix, Los Giles, Venta del Pobre, Torre del Campo, Retamar y edificaciones entorno al río Andarax (entre la d.o. 181+000 y el final del trazado), así como a todos los puntos donde existan edificaciones dispersas a distancia inferior a 200 metros de la infraestructura.

Las travesías urbanas de Totana, Lorca, Pulpí y La Fuente, así como las variantes de Librilla y Alhama y el paso junto a Almendricos, deberán incluir un estudio específico y exhaustivo de ruidos, donde además de la normativa ya señalada se tendrán en cuenta las ordenanzas municipales.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

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

Región de Murcia

Uso	Nivel día-tarde-noche (L den)	Nivel nocturno (L night)
Sanitario, docente, cultural, espacios naturales protegidos, parques públicos y jardines locales	60 dB(A)	50 dB(A)
Viviendas, residencias temporales, áreas recreativas y deportivas no masivas	65 dB(A)	55 dB(A)
Oficinas, locales y centros comerciales, restaurantes, bares y similares, áreas deportivas de asistencia masiva	70 dB(A)	60 dB(A)
Industria, estaciones de viajeros	75 dB(A)	65 dB(A)

Andalucía

Uso	Nivel día-tarde-noche (L den)	Nivel nocturno (L night)
Zona de equipamiento sanitario	60 dB(A)	50 dB(A)
Zona con residencia, servicios terciarios, no comerciales o equipamientos no sanitarios	65 dB(A)	55 dB(A)
Zonas con actividades comerciales	70 dB(A)	60 dB(A)
Zonas con actividad industrial o servicio urbano excepto servicios de administración	75 dB(A)	70 dB(A)

Asimismo, en ninguna edificación se podrá superar el nivel sonoro máximo puntual (LMAX) de 85 dB(A).

Los 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.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del 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.

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 el entorno de los núcleos urbanos. Para medir las vibraciones se utiliza el índice de percepción vibratoria K, su medición se realiza en los elementos sólidos de interiores. Umbrales normales según usos son los siguientes:

Uso	Día	Noche
Sanitario	1	1
Residencial	2	1,4
Oficinas	4	4
Almacén y comercial	8	8

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.

En el estudio acústico se tendrá en cuenta a la hora de realizar las previsiones de ruido la influencia conjunta de las circulaciones por la nueva vía y de las que discurran por la vía existente.

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

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

7.1 En coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia y con la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción de los proyectos 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 y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en los proyectos de construcción, que además incorporarán un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con las citadas Consejerías, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

7.2 De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, el proyecto de construcción garantizará la reposición de las vías pecuarias interceptadas en las siguientes dd.oo.: 1+750 (Mu-1), 2+350 (Li-2), 5+250 de la variante de Librilla (Al-3), 2+750 de la variante de Alhama (Al-2), 22+250 (Al-1), 26+300 (To-5), 29+000 (To-9), 3+100 de la variante de sotana (To-8), 49+400 (Lo-11), 52+100 (Lo-6), 59+900 (Lo-5), 65+000 (Lo-7), 82+700 (Lo-13), 83+200 (Pu-1), 84+600, 90+100 (Cu-1), 92+000 a 92+500 (Cu-1), 93+800 (Cu-1), 95+800 (Cu-1), 102+800 (Ve-6), 108+200 (Ve-10), 112+900 (Tu-1), 114+500 (Tu-2), 114+600 (Ga-5), 115+000 a 117+000 (Ga-8), 117+800 (Ga-2), 119+900 (Ga-9), 120+600 (Ga-8), 121+000 y 123+800 (Ga-1), 140+500 (Lu-1), 146+600 (Ni-2), 148+650 (Ni-3), 163+000 (Al-1), 170+000 (Al-1), 177+000 (Al-7), 179+900 (Al-3), 182+000 (Vi-1) y 182+500 (HuAl-1).

Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de las Comunidades Autónomas de Andalucía y Murcia, según corresponda, 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.

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

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.

La reposición de los caminos rurales se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

Como norma general cuando el trazado atraviesa zonas de huerta, regadíos y cultivos extensivos, deberá verse al menos un paso de camino, superior o inferior, cada 500 metros. En zonas sin uso agrícola intensivo la distancia entre pasos podrá aumentarse hasta un máximo de 2 kilómetros, a menos que se trate de zonas sin caminos en la situación actual.

Los pasos de caminos deberán tener unas dimensiones y características funcionales tales que permitan el paso de camiones y maquinaria agrícola.

Se prestará especial atención al mantenimiento de la permeabilidad transversal por la localidad de Lorca, de acuerdo con lo indicado en la condición 1.5.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como cri-

terios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos 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.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

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

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, bocas de túneles, falsos túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de vertedero y acopios temporales, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo prioridades 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, evitando el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentren comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto. Entre las especies a emplear en la restauración se procurará fomentar las protegidas por la Orden de 17 de febrero de 1989, sobre protección de especies de la flora silvestre de la Región de Murcia y por el Decreto 104/1994, de 10 de mayo, por el que se establece el catálogo andaluz de especies de la flora silvestre amenazada, siempre que la zona de actuación sea apta desde el punto de vista ecológico y corológico.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de favorecer la revegetación, con excepción de zonas urbanas, de huerta o con edificaciones dispersas, donde se tenderá al empleo de muros para limitar la ocupación. En el caso de los desmontes, se estudiará en cada caso las ocupaciones de suelo, impactos visuales y posibilidades de revegetación. Como norma general es preferible la construcción de muros y taludes tendidos frente a taludes de pendiente fuerte, difíciles de integrar en el paisaje. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

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 deberán estar convenientemente especificados en el proyecto.

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

11. *Protección de Lugares de Importancia Comunitaria y hábitats de la Directiva 92/43/CEE*

La alternativa propuesta afecta a los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) ES611001 «Sierra del Alto Almagro», ES6110005 «Sierra Cabrera-Bédar» y ES6110006 «Ramblas de Gergal, Tabernas y Sur de la Sierra de Alhambilla», discurriendo próximo a los LIC ES6110012 «Sierra Almagra, de los Pinos y del Aguilón», y ES6110017 «Río Antas».

De acuerdo con lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres y del Real Decreto 1997/95, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de la fauna y flora silvestres, al afectarse a estos espacios, sin que existan alternativas que eviten su afección, será precisa la ejecución, además de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y la presente declaración, de una serie de medidas compensatorias.

Por ello, se deberá redactar un proyecto de medidas compensatorias, con los requisitos legales para su contratación de forma independiente, ya que, considerando la tramitación que sufrirá el trazado para el desarrollo de los proyectos, no es posible la fragmentación de las medidas compensatorias, por tratar de compensar una afección global.

Dicho proyecto se desarrollará en coordinación con la Junta de Andalucía, en él se deberán incluir al menos las siguientes medidas:

a) Mejora del hábitat de la tortuga mora en superficie que se determinará en el proyecto, de acuerdo con lo que al respecto indique la Junta de Andalucía.

b) Convenio con la Junta de Andalucía para la ayuda en la financiación de programas de reproducción en cautividad y reintroducción de la tortuga mora.

c) Restauración ambiental de terrenos afectados por la erosión y/o la desertificación dentro de los LIC afectados, en una superficie que se determinará en el proyecto, de acuerdo con lo que al respecto indique la Junta de Andalucía.

d) Restauración ambiental de ramblas y barrancos de los LIC, recuperando los cauces.

e) Recuperación ambiental de eriales y cultivos abandonados en zonas llanas, dentro de los LIC afectados, en una superficie que se determinará en el proyecto, de acuerdo con lo que al respecto indique la Junta de Andalucía. La actuación se centrará en la recuperación de las comunidades vegetales existentes originalmente en esas zonas.

f) Recuperación ambiental de escombreras, canteras y terrenos degradados dentro de los LIC, como por ejemplo la Rambla de la Sepultura en el LIC ES6110006 «Ramblas de Gergal, Tabernas y Sur de la Sierra de Alhambilla».

g) Convenio con la Junta de Andalucía o con productores de plantas del sureste ibérico para la reproducción de las especies necesarias para la restauración ambiental tanto de los terrenos a que hace referencia la presente condición como al conjunto de las obras del ferrocarril. De acuerdo con la condición 10, se procurará incluir entre las especies a emplear aquellas incluidas en el Decreto 104/1994, de 10 de mayo, por el que se establece el catálogo andaluz de especies de la flora silvestre amenazada, que sean aptas desde el punto de vista ecológico y corológico.

12. *Seguimiento y vigilancia*

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

Umbral crítico para esos parámetros.

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

Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Ferrocarriles, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medi-

das 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.

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, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado 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 y correctoras, 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:

Estado y efectividad de la adecuación de cunetas, drenajes y cerramientos, a que se refiere la condición 4.

Evolución de las poblaciones de tortuga mora en las zonas donde se presente.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 6.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 10.

Estado y progreso de las áreas de recuperación a que se refiere la condición 11.

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, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

13. Documentación adicional

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación 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:

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

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

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

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 4, con especial incidencia en el estudio a que hace referencia la

condición 4.5 sobre pasos de fauna y las medidas de protección y compensatorias para la tortuga mora a que hace referencia la condición 4.6.

Estudio acústico y, en su caso, 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 afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de explotación y recuperación de zonas de vertedero, 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.

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

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 12.

14. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras, correctoras y compensatorias 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, 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 Junta de Andalucía o de la Región de Murcia según corresponda.

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

Madrid, 18 de diciembre de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	—
Confederación Hidrográfica del Segura. Ministerio de Medio Ambiente	X
Confederación Hidrográfica del Sur. Ministerio de Medio Ambiente	X
Delegación del Gobierno en Andalucía	X
Delegación del Gobierno en Murcia	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía	X
Dirección General de Transportes. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía	—
Dirección General de Bienes Culturales. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía	—
Dirección General de Desarrollo Rural y Actuaciones Estructurales. Consejería de Agricultura y Pesca. Junta de Andalucía	—
Dirección General de Agricultura e Industrias Agrarias. Consejería de Agricultura, Aguas y Medio Ambiente. Región de Murcia	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Ganadería y Pesca. Consejería de Agricultura, Aguas y Medio Ambiente. Región de Murcia	—
Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Aguas y Medio Ambiente. Región de Murcia .	—
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Agricultura, Aguas y Medio Ambiente. Región de Murcia	X
Dirección General de Cultura. Consejería de Turismo y Cultura. Región de Murcia	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda. Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio. Región de Murcia	—
Dirección General de Transportes y Puertos. Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio. Región de Murcia	X
Diputación Provincial de Almería	—
Ayuntamiento de Almería	X
Ayuntamiento de Murcia	X
Cátedra de Biología Vegetal y Ecología. Universidad de Sevilla .	—
Cátedra de Ecología. Universidad de Sevilla	—
Centro de Edafología y Biología del Segura	—
Departamento de Ecología e Hidrología (Murcia)	—
Estación Experimental de Zonas Áridas. Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Almería)	X
Instituto Andaluz de Geología Mediterránea (AGM)	—
Instituto Tecnológico Geominero de España (ITGE)	—
Instituto Universitario de Ecología del Mediterráneo	—
ADENA	—
AEDENAT	—
Andalus	—
Asociación Ecologista Cóndor (Almería)	X
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG)	—
Duna. Coordinadora Ecologista Almeriense	—
Ecologistas en Acción	—
Greenpeace	—
Grupo Ecologista Acción Verde	—
Grupo Ecologista del Mediterráneo (GEM)	X
La Alzabara. Asociación Cultural Ecológica	—
SEO	—
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV)	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Segura señala que hay que evitar cualquier afección a la funcionalidad hidráulica de los cauces y su zona de policía, en especial a los ríos Sangonera o Guadalentín, Almanzora, Andarax y Aguas y las ramblas de Las Salinas, Nogalte y rambla del Canal que desemboca en la rambla de Las Moreras. Asimismo señala que quedan prohibidos sin autorización expresa vertidos o depósitos de aguas residuales sin tratar, derivaciones de aguas superficiales o extracción de aguas subterráneas.

El Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en Murcia indica que se debe tener en cuenta el estudio informativo en redacción de la «Autopista de Peaje Cartagena-Vera».

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía remite fuera de plazo un informe de la Delegación Provincial de Almería donde se señala que la información aportada ha sido correctamente tratada en la memoria resumen. Destaca como zonas más frágiles el Paraje Natural Karst en Yesos de Sorbas y el cauce del río Aguas. Asimismo solicita incluir un corredor partiendo de Almería y siguiendo hacia el norte por el actual corredor del ferrocarril y luego hacia el noreste por el nuevo corredor de la A-92, siguiendo con posterioridad a través del campo de Tabernas en paralelo a la N-340 al norte de Sorbas. Señala la posibilidad de construir un túnel en esta zona.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía señala que la actuación ha sido objeto de un estudio de viabilidad por esa Consejería, y lo remite al órgano ambiental de la Junta de Andalucía para las consideraciones de carácter medioambiental.

El Servicio de Calidad Ambiental de la Secretaría Sectorial de Agua y Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Aguas y Medio Ambiente de la Región de Murcia señala que se deberán estudiar varias alternativas

detallando en cada una la ocupación de suelo en relación con su uso actual y sus repercusiones económicas, sociales y culturales, la incidencia sobre yacimientos arqueológicos, bienes de interés cultural, bienes de interés geológico, vías pecuarias, parques regionales, espacios naturales, áreas de sensibilidad ecológica, lugares de importancia comunitaria, paisajes protegidos y zonas de especial protección para las aves. Indica que el estudio deberá incluir un estudio arqueológico de la solución elegida. Señala que se deberán tener en cuenta las especies protegidas en Murcia y las áreas de protección de fauna señaladas en la legislación autonómica. Indica que se debe incluir una cartografía con niveles de ruido, analizar las cuencas visuales, contemplar los préstamos y vertederos e incluir las correspondientes medidas protectoras y correctoras y programa de vigilancia ambiental.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Turismo y Cultura de la Región de Murcia informa sobre los corredores, señalando que el «Corredor Acceso Murcia» no constituye una afección excesiva, el «Corredor Murcia Interior» no presenta a priori excesivos problemas siempre que se aleje de las faldas de la Sierra Almenara y el «Corredor Sierra de Enmedio-Oeste» es el sector más problemático por la elevada concentración de yacimientos arqueológicos conocidos. Señala que se debe incluir una prospección arqueológica del área seleccionada para el futuro trazado.

La Dirección General de Transportes y Puertos de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia solicita que sean consideradas las sugerencias de los ayuntamientos, y que se tenga en especial consideración el tratamiento corrector en zonas colindantes con cascos urbanos.

El Ayuntamiento de Alhama de Murcia señala que al existir numerosos espacios protegidos en su municipio, las infraestructuras que cruzan la zona terminan ubicándose en una estrecha franja de terrenos agrícolas. Al acentuar el corredor de alta velocidad este problema, solicita se estudien dos alternativas: situar el corredor paralelo y colindante con la línea de ferrocarril existente y la autovía A-15 y situar este corredor por debajo de la autovía.

El Ayuntamiento de Almería señala que debe considerarse la afección al uso agrícola intensivo. Indica que una opción de trazado por el norte de la autovía N-340, variante de Almería, es preferible en principio. Expone finalmente que en el interior de la capital cualquier corredor debe integrarse en la trama urbana.

El Ayuntamiento de Lorca señala la amplitud del corredor previsto en su municipio. Como criterios previos indica que el trazado deberá garantizar una buena accesibilidad a Lorca; que los trazados urbanos deben garantizar un adecuado nivel ambiental en nivel de ruido y seguridad; que se deben respetar las áreas de protección y los desarrollos urbanísticos del Plan General de Ordenación Urbana; que se debe respetar el endemismo vegetal de Lorca *Limonium album*, incluido en la lista roja nacional, y que se deben minimizar las afecciones a las zonas de huerta y regables. Incluye un informe arqueológico, donde se incluye una relación de yacimientos solicitando que el estudio incluya una prospección arqueológica.

El Ayuntamiento de Murcia señala que se debe valorar la afección a las especies de flora silvestre protegidas según la legislación de la Región de Murcia; garantizar la conservación y uso público de las vías pecuarias Cordel de los Valencianos y Vereda de Belén; valorar el impacto sobre los cauces de ramblas; y cumplir las ordenanzas municipales en materia de residuos y de ruidos y vibraciones. Indica que las tierras y escombros generados en el término municipal se deben trasladar al vertedero de inertes del ayuntamiento en Cañada Hermosa. Finalmente señala que se debe valorar la incidencia del proyecto sobre los cultivos así como la transformación paisajística.

El Ayuntamiento de Puerto Lumbreras destaca la importancia del proyecto, solicitando una parada para viajeros en la zona sur de Lorca, próxima a su municipio, y la prolongación del Euromed. Asimismo solicita mejorar el trazado actual Murcia-Lorca-Águilas.

El Ayuntamiento de Totana incluye varios informes. El primero destaca la presencia del polígono industrial «El Salar», situado dentro del Corredor Murcia-Interior, y no considerado, ocupando los terrenos entre la carretera N-340 y la autopista A-7, por lo que se deberá modificar al norte de la N-340 o al sur de la A-7. Señala que no se ha tenido en cuenta una carretera proyectada entre la A-7 en la salida al anterior polígono y la carretera MU-502. Señala el régimen torrencial de las zonas del Guadalentín, y la posible influencia de las obras como barrera. Recoge también la presencia de un campo de vuelos deportivo. El informe del técnico de medio ambiente señala la presencia de los Saladares del Guadalentín, espacio natural de Murcia, ZEPA y LIC. También destaca la proximidad al LIC «Sierra de la Tercia». Destaca la afección al proyecto de Ecoparque Municipal y la presencia de la Vía Verde entre Totana y Cartagena. El escrito incluye planos.

La Estación Experimental de Zonas Áridas del Consejo Superior de Investigaciones Científicas señala que aunque gran parte del trazado evita, dentro de lo posible, la afeción a espacios naturales, no ocurre lo mismo con el «Corredor del Campo de Níjar», donde se cruza de norte a sur el LIC Sierra de Cabrera-Bédar donde se sitúa el Paraje Natural del Karst en Yesos de Sorbas, enclave donde se asienta una importante colonia de murciélagos en la cueva de Covadura. Señala que el trazado debería discurrir próximo a la autovía E-15 de Almería a Murcia. Señala la importancia de las cavidades para los murciélagos, destacando la Cueva del Castillo, minas del Cabezo San Cristóbal, Cabezo Gordo y Paraje Natural en Yesos de Sorbas.

La Asociación Ecologista Cóndor se muestra de acuerdo con el proyecto por ser un medio de transporte más ecológico que la carretera, recomendando establecer corredores ecológicos y considerando vital salvar el Paraje Natural del Karst en Yesos de Sorbas, el Barranco del Tesoro y proponiendo cruzar el LIC Sierra Cabrera en línea recta mediante un túnel. Desde Vera proponen el corredor a Puerto Lumbreras por Huércal Overa por su mayor utilidad social y por evitar algunas zonas de alto valor ecológico.

El Grupo Ecologista del Mediterráneo se muestra favorable a la conexión ferroviaria, señalando que se debería prever también la reapertura de la línea Guadix-Almendricos hoy abandonada, para dar servicio a toda la provincia de Almería. Destaca que la cartografía empleada es antigua faltando elementos importantes. Señala que la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía realizó un estudio similar en 1999, proponiendo otro corredor que debería ser también considerado. Destaca como más conflictiva la zona entre el espacio protegido Paraje Natural de Karst de Yesos de Sorbas, el río Aguas y la Sierra Cabrera. Señala la necesidad de prever pasos para la fauna. Consideran más adecuado el corredor oeste en la zona de la Sierra de Almagro.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

La prolongación del Corredor Mediterráneo entre Murcia y Almería es una actuación contemplada en el Plan de Infraestructuras 2000-2007, siendo sus objetivos reducir los tiempos de recorrido de Madrid a Almería de las 6 horas 35 minutos actuales a 3 horas 30 minutos, favorecer las relaciones de Almería con el centro peninsular y levante, aumentar la participación del ferrocarril en la demanda global de transporte de viajeros y mercancías.

El objeto del estudio es definir una vía férrea de alta velocidad con parámetros de diseño adecuados para ser explotada por circulaciones de viajeros y mercancías.

El estudio se ha realizado en tres fases. En la primera se realizó una caracterización del medio para generar corredores. En la segunda fase, realizada a escala 1:25.000, se realizaron los primeros trazados sobre los corredores planteados, realizando un análisis multicriterio para seleccionar las alternativas en que se centraría el estudio. En la tercera fase, a escala 1:5.000, se desarrollaron las alternativas seleccionadas en la anterior fase.

Las alternativas estudiadas en la fase tercera, en las que se centra posteriormente el estudio de impacto ambiental son una alternativa base y diversas variantes:

Alternativa Base. Desde su origen hasta la salida de Pulpí (d.o. 82+150) aprovecha el corredor ferroviario actual, sacrificando en algunos casos el trazado para adaptarlo al existente como en Alhama de Murcia, Totana o Lorca. En estas zonas se plantean variantes para evitar las caídas de velocidad. Desde Pulpí el trazado abandona el actual corredor ferroviario, girando al suroeste hacia la Sierra de Cabrera, cruzando el río Almanzora (d.o. 99+550) mediante un viaducto y continuando entre Vera y Turre. A partir de la d.o. 119+500 se aproxima a la autovía E-15 por su margen izquierda. El paso de la Sierra de Cabrera se realiza por medio de tres túneles si bien el estudio geológico apunta un riesgo de deslizamientos que podría comprometer la solución. Desde la d.o. 138+000 el trazado presenta radios mínimos para reducir la afeción a invernaderos del Campo de Níjar. A partir de la d.o. 166+000 la línea se separa de la autovía dirigiéndose hacia el núcleo de El Retamar, y volviendo de nuevo a la E-15 en la d.o. 175+000. El trazado finaliza en la d.o. 183+026, en el polígono industrial El Puche.

Variante de Librilla. Tiene una longitud de 6.276 m, entre los pp.kk. 7+354 y 13+676. Su trazado mejora la alternativa base en un tramo en que sus radios son de 2.000 y 2.300 m, disponiendo de una recta apta para reponer la estación de Librilla.

Variante de Alhama de Murcia. Se sitúa entre la d.o. 14+638 y la 19+535 de la alternativa base, con una longitud de 4.722 m, siendo su objeto

mejorar también el trazado, aumentando los radios de curva. Comprende la reposición de la estación de Alhama a 500 m de su emplazamiento actual.

Variante de Totana. Mejora la alternativa base entre los pp.kk. 30+305 y 34+976, pasando de radios de 1.000 y 1.500 m a una única curva de radio 4.200 m.

Variante de Lorca. El aprovechamiento de la travesía ferroviaria de Lorca reduce la velocidad a 80 km/h, planteándose por ello una variante exterior entre la d.o. 42+819 y el 57+684, reponiéndose las estaciones de Lorca-San Diego y Lorca-Sutullena con la construcción de una nueva estación.

Variante de Puerto Lumbreras. Se separa de la alternativa base en la d.o. 58+421 y se une de nuevo a ella en el 118+854. Intenta reponer el servicio ferroviario a Huércal-Overa sorteando la Sierra de Almagro por el oeste. En la d.o. 8+400 cruza en falso túnel la rambla de Nogalte. En el 10+900 cruza la autovía E-15 y continúa paralelo a ella por el margen derecho hasta la d.o. 31+000, donde se dirige hacia Huércal-Overa, donde podría reabrirse la antigua estación. Cruza el río Almanzora y vuelve a aproximarse a la E-15, que cruza en la d.o. 58+762.

Variante de Pulpí. Tiene 35.116 m, siendo un trazado alternativo a la base entre la d.o. 70+029 y 108+467, evitando el paso por Pulpí, lo que limita la velocidad. El desnivel existente hace que exista un falso túnel entre los pp.kk. 17+665 y 18+430. Cruza el río Almenara y posteriormente el río Anta justo antes de unirse a la solución base.

Variante de la Sierra Cabrera. Los estudios geológicos señalan la presencia de deslizamientos en la ladera este del río Aguas, por lo que se ha planteado una variante entre los pp.kk. 126+089 y 137+889, mejorando el trazado de la solución base pero alejándose de la autovía E-15. Entre los pp.kk. 1+130 y 8+490 discurre en túnel para minimizar la afeción al LIC existente.

El estudio realiza un análisis multicriterio en base a cuatro criterios: ambiental, económico, territorial y funcional. Este análisis concluye que la solución más adecuada es la Alternativa Base con las variantes de Librilla, Alhama, Totana y Sierra Cabrera.

La opción seleccionada tiene una longitud de 184,652 km, correspondiendo 82,150 km al aprovechamiento del actual corredor, y 3,150 km al acceso a la actual estación de Almería.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

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

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, geología y geomorfología, hidrología e hidrogeología, edafología, vegetación, fauna, medio perceptual y medio social y patrimonial.

De la información del inventario de la situación preoperacional pueden destacarse, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: los ríos Guadalentín, Almanzora, Antas, Aguas, Artal y Andarax y sus afluentes; los sistemas acuíferos; los saladares y matorrales mediterráneos; la presencia de especies de fauna protegidas y amenazadas; los paisajes erosivos singulares y los cortados y acantilados; los cultivos de regadío y en especial los forzados bajo plásticos; la presencia de vías pecuarias, los yacimientos arqueológicos y puntos de interés geológico; la presencia de hábitats de la Directiva 92/43/CE y los espacios protegidos, en concreto el paisaje protegido de los Barrancos de Gerbás, Parque Regional de Sierra Espuña (también LIC y ZEPa), LIC de la Sierra de Tercia, Reserva Natural de los Saladares del Guadalentín (también LIC y ZEPa), LIC de la Sierra de Torrecilla (también ZEPa), LIC de la Sierra de Almenara (parte ZEPa), LIC de la Sierra de Enmedio, LIC de Cabezo de la Jara y Rambla de Nogalte, LIC de la Sierra de Alto Almagro, LIC de la Sierra Almagrera, de los Pinos y Aguilón, LIC del río Antas, LIC de Sierra Cabrera-Bédar, Paraje Natural del Karst en Yesos de Sorbas, Parque Natural del Cabo de Gata-Níjar (LIC y ZEPa) y LIC de las Ramblas del Gergal, Tabernas y Sur de Sierra Alhamilla.

El estudio establece seis escenarios, existiendo algunas discrepancias en la designación de los mismos. Para evitar confusiones, los escenarios considerados son:

- Escenario 1. Alternativa base.
- Escenario 2. Alternativa base y variantes de Librilla, Alhama y Totana.
- Escenario 3. Alternativa base y variante de Puerto Lumbreras.
- Escenario 4. Alternativa base y variante de Pulpí.
- Escenario 5. Alternativa base y variante de Sierra Cabrera.
- Escenario 6. Alternativa base y variante de Lorca.

Entre los impactos más significativos de los diferentes escenarios destacan:

Escenario 1. Su afección a vegetación, biotopos y cultivos es baja, siendo mayor su afección acústica en los núcleos urbanos. Destacan las afecciones al paisaje en Sierra Cabrera, río Aguas, Sierra de Bédar y Sierra de la Alhamilla, y a invernaderos en Pulpí, Vera y Níjar. Las zonas de mayor valor ecológico cruzadas son el LIC de la Sierra de Almagro, los ríos Antas y Aguas, el LIC de Sierra Cabrera-Bédar, el sur del Campo de Níjar y el LIC de las ramblas del sur de Sierra Alhamilla.

Escenario 2. Es similar al anterior, pero en las variantes aumenta la ocupación de suelos, sobre todo cultivos, reduciéndose por el contrario el impacto acústico.

Escenario 3. Difiere del escenario 1 en la Variante de Puerto Lumbreras, cuyo impacto global se considera similar, algo menor en esta variante. La afección al medio natural es algo mayor que en la alternativa base, pero en cambio es menor la afección a usos del suelo, las afecciones acústicas y la afección a espacios naturales.

Escenario 4. Difiere de la opción básica en la variante de Pulpí. La variante ocupa nuevos terrenos pero es más corta que la base, con menos problemas de ruido. La afección al LIC de Sierra de Almagro es mayor, al cruzarlo en más longitud.

Escenario 5. Difiere de la opción básica en la variante de Sierra Cabrera, que presenta menor afección al LIC Sierra Cabrera-Bédar y al Karst en Yesos de Sorbas.

Escenario 6. Difiere de la opción básica en la variante de Lorca. La mayor diferencia es el menor impacto acústico al evitar el trazado urbano, pero con una mayor ocupación de suelos e impacto paisajístico.

Como conclusión, el estudio considera que las afecciones ambientales no son inasumibles en ninguno de los casos. Considera algo más recomendables ambientalmente las variantes de Librilla, Alhama y Totana frente a la base, la variante de Puerto Lumbreras y la variante de Sierra Cabrera, considerando indiferente el trazado base frente a la variante de Lorca.

Entre las medidas preventivas, correctoras y compensatorias enunciadas destacan: la revegetación, la adecuación de obras de drenaje para la fauna, prospecciones arqueológicas, pantallas acústicas, balsas de decantación, gestión de residuos en obra, recuperación de zonas erosionadas en ladera, recuperación de eriales y cultivos abandonados en zonas llanas, contribución económica para la recuperación de la tortuga mora, control de la emisión de polvo y medidas protectoras contra incendios.

Se incluye un programa de vigilancia ambiental.

El estudio no detalla zonas de préstamos ni vertederos.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 546 alegaciones, correspondiendo 41 a Administraciones u Organismos públicos, en su mayoría ayuntamientos, 17 a asociaciones o agrupaciones políticas y 488 a particulares, en su mayor parte de Alhama de Murcia. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Segura señala discrepancias en los caudales de las ramblas de Totana y Nogalte y del río Guadalentín aportando otros valores, y recomienda que se observen los criterios de la instrucción 5.2 IC.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento informa que se notificó la redacción del estudio informativo de la autopista de peaje Cartagena-Vera para la conveniente coordinación.

La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia considera adecuada la alternativa seleccionada. Considera necesario integrar en el estudio informativo el ramal de acceso a Águilas. Destaca los inconvenientes, principalmente urbanísticos, de la travesía de Lorca, proponiendo su soterramiento. Indica la necesidad de protecciones acústicas en zonas urbanas como Librilla o Totana, contar con suficientes pasos superiores, mover la estación de Alhama al cruce con la carretera MU-502 y desplazar el puesto de banalización de Almendricos próximo a la población. Solicita que el estudio informativo contemple la creación de un Centro Técnico de Tratamiento de Trenes en el área de Murcia.

La Diputación Provincial de Almería destaca dos zonas conflictivas, entre el límite de Murcia y Los Gallardos y entre Níjar y Almería. En la primera zona destaca que los ayuntamientos coinciden en la conveniencia de considerar la variante de Puerto Lumbreras, proponiendo la Diputación un trazado al oeste de la autovía. En la segunda zona propone

un trazado al norte de la autovía, de acuerdo con los ayuntamientos de Almería, Níjar y Viator.

El Ayuntamiento de Águilas solicita que se incluya en el proyecto el ramal Pulpí-Águilas, para garantizar su ejecución, incluyendo una extensa justificación a favor de esta conexión.

El Ayuntamiento de Alcantarilla no considera admisible como pasillo ferroviario para alta velocidad el actual pasillo existente por su afección al casco urbano.

El Ayuntamiento de Alhama de Murcia presenta varios escritos. En una primera serie de escritos iguales, señala que la estación se debería situar junto a la carretera MU-602, que se debería prever una parada del tren en Alhama y que se debería posponer la construcción prevista de un paso superior que desaparecería con el nuevo trazado, mejorando el paso a nivel. En otro escrito solicita que se desvíe el trazado hacia la autovía E-15 y que se estudie el soterramiento en el casco urbano, oponiéndose al desdoblamiento en el mismo. Asimismo incluye un informe donde solicita pasos cada 500 m, falsos túneles si se superan los 10 m de altura en más de 250 m y viaductos para terraplenes mayores de 12 m. Incluye una relación de pasos de caminos solicitados, caminos de servicio y pasos para riego. Incluye una serie de condicionantes propios de una declaración de impacto ambiental. En otro informe hace un análisis y valoración del estudio informativo, concluyendo con la propuesta de desplazar el trazado hacia la autovía E-15 y la oposición a la opción base.

El Ayuntamiento de Almería considera el trazado más lógico al norte de la autovía, aconsejando reflejar la ocupación de invernaderos.

El Ayuntamiento de Antas propone la alternativa de la costa o alternativamente que discurra lo más próxima a la autovía existente o a la nueva Vera-Cartagena. En otro escrito incluye condiciones generales propias de una declaración de impacto ambiental, concluyendo de forma similar que en el anterior escrito. En 55 escritos de particulares, algunos con varias firmas, se coincide con lo expuesto por este ayuntamiento.

El Ayuntamiento de Bédar considera interesante la llegada del tren de alta velocidad a Almería pero se opone a las propuestas de trazado, destacando la afección a la barriada de Los Giles, y proponiendo un trazado paralelo a la autopista Vera-Cartagena entre Cuevas del Almanzora y Vera, y desde Vera, un trazado paralelo a la autovía del mediterráneo por el norte.

El Ayuntamiento de Cuevas de Almanzora presenta varios escritos. En uno destaca la afección a un suelo urbanizable donde se está desarrollando una urbanización y un campo de golf. En otro, incluye un informe, donde solicita pasos transversales, prolongación de viaductos, falsos túneles, concluyendo con la oposición a los trazados en el municipio, tanto la alternativa Base como la Variante de Pulpí.

El Ayuntamiento de Huércal-Overa considera beneficioso para la provincia el ferrocarril, informando favorablemente la variante de Puerto Lumbreras, solicitando una estación de contenedores en el paraje de la Ballabona.

El Ayuntamiento de la Villa de Turre destaca el impacto de los trazados sobre su municipio, proponiendo que discurra paralelo a la autopista Vera-Cartagena entre Cuevas de Almanzora y Vera o, en su defecto, adoptar la Variante de Puerto Lumbreras modificándola para que discurra paralela a la Autovía del Mediterráneo.

El Ayuntamiento de Librilla solicita que se contemple un paso a distinto nivel previsto en las normas subsidiarias, que se soterre el trazado entre el p.k. 3+100 y el 7+354, que se mantenga el paso del Camino de Aguaduchar y que se mantenga la continuidad de viales, canales de riego y otras infraestructuras.

El Ayuntamiento de Lorca solicita alargar algunos caminos de servicio, minimizar la afección a las edificaciones existentes en el paso de la acequia de la Parada de la Salud (p.k. 40+350), construir un paso a distinto nivel con el camino en el p.k. 0+750, el soterramiento entre los pp.kk. 48+000 y 52+000, el acercamiento de la estación al núcleo de Almendricos (p.k. 73+000) y el abandono de la actual traza ferroviaria.

El Ayuntamiento de Los Gallardos recoge en su escrito las alegaciones de distintas asociaciones del municipio. En ellas se destaca la afección a los núcleos de Cañada de la Piedra y Cortijo Alto, la falta de coordinación con la Autopista de Peaje Vera-Cartagena, y se solicita un trazado alternativo que siga paralelo a la futura autopista de peaje, cruzando por el sur Cuevas de Almanzora hasta llegar a la autovía E-15, sin afectar a Antas. Otra asociación destaca la afección a la zona de Cañada de La Piedra.

El Ayuntamiento de Níjar considera inaceptable que el trazado discurra al sur de la autovía del Mediterráneo por su efecto barrera, por afectar la zona agrícola del municipio, por pasar próximo a núcleos de población

y por ocupar sectores urbanizables, considerando solo aceptable un trazado por el norte de esta autovía.

El Ayuntamiento de Puerto Lumbreras remite un informe, donde solicita pasos transversales, superiores e inferiores, caminos de servicio, viaductos y pantallas acústicas y destaca la necesidad de mantener la estación de Puerto Lumbreras, concluyendo con su apoyo a la alternativa seleccionada y su oposición a la variante de Puerto Lumbreras.

El Ayuntamiento de Pulpí solicita que se eliminen los pasos a nivel de la línea férrea, que se valle todo el trazado, que se adopten medidas para minimizar los impactos acústicos, que se mantenga en servicio la estación de Pulpí, que se soterre la vía y que se haga un segundo cruce de la línea entre Erusa y El Saladar, en la zona del Muro de El Común.

El Ayuntamiento de Totana remite un informe, donde solicita pasos transversales, superiores e inferiores, caminos de servicio y pasos para riego, así como condiciones generales propias de una declaración de impacto ambiental, concluyendo con la oposición a la alternativa base y a la variante de Totana, solicitando que el trazado pase soterrado o en trinchera de 15 m de profundidad.

El Ayuntamiento de Vera se opone a la alternativa base con la variante de trazado sur que discurre paralela a la línea de costa, por partir el municipio, apoyando el trazado de la alternativa base con la variante de trazado norte con una modificación para que no se afecte al núcleo urbano de Antas.

El Ayuntamiento de Viator considera inaceptable el trazado propuesto en su término municipal, proponiendo que discurra más próximo al límite sur del término.

El Ayuntamiento de Zurgena incluye un informe, similar al de Alhama de Murcia, donde se hace un análisis y valoración del estudio informativo, incluyendo una serie de condicionantes propios de una declaración de impacto ambiental. Solicita pasos de caminos, la prolongación de viaductos y la construcción de caminos de servicio. Concluye considerando la mejor solución la Variante de Puerto Lumbreras.

La Asociación Agraria Jóvenes Agricultores hacen constar la escasa información facilitada y considera mejor el trazado al norte de la autovía que al sur, por su menor impacto social.

La Asociación de Afectados por el Corredor de Alta Velocidad Murcia-Almería alega defectos formales en la exposición pública en el ayuntamiento de Alhama de Murcia. En otro escrito solicita además un trazado alternativo que no afecte a Alhama, e incluye 2076 firmas de apoyo a la solicitud.

La Asociación de Vecinos los Secanos solicita que se conserve el trazado base, que se mantenga la estación actual, y que tenga parada el ferrocarril. Asimismo piden pasos elevados sobre el trazado y amplias zonas verdes en sus márgenes.

La Asociación Ecologista Cóndor señala que en el tramo Almería-Puerto Lumbreras el trazado debería discurrir lo más próximo a la autovía, salvando el Paraje Natural del Karst en Yesos de Sorbas mediante un túnel bajo la Sierra Cabrera. Entre Vera y Murcia propone la variante de Puerto Lumbreras. Ecologistas en Acción de Almería coincide en su alegación.

La Coordinadora de afectados por el trazado del tren de alta velocidad, tramo Murcia-Almería denuncia falta de información, la falta de coordinación con la Autopista de Peaje Vera-Cartagena y propone un trazado alternativo similar al del ayuntamiento de Los Gallardos.

El Partido Andalucista remite una propuesta de trazado que cruza al norte de la autovía E-15 y se une a la alternativa base al norte de Níjar, pasando a discurrir al este de la autovía.

Varios Concejales del Grupo Municipal del Partido Popular de Antas consideran más lógica la alternativa de Pulpí. Solicitan que si finalmente se adopta la variante de Puerto Lumbreras se aleje lo máximo posible de Antas.

La Plataforma de Antas presenta 1.196 firmas de vecinos que se oponen al paso del ferrocarril por Antas, pidiendo un trazado por tierras baldías e improductivas.

Trescientos cuarenta y ocho alegantes, la mayoría vecinos de Alhama de Murcia, señalan que la Variante de Alhama supone una limitación a la expansión urbana al situarse a solo 280 m del casco urbano, en la única zona posible de desarrollo. Destacan el impacto por ruido, así como no haberse considerado las expropiaciones de algunos municipios y las consideración de unos costes de expropiación muy bajos. Proponen un trazado más alejado del pueblo cercano a Las Salinas, paralelo y próximo a la Autovía E-15. Otros diez y nueve particulares proponen también en Alhama desplazar el trazado hacia el sur, cuatro proponen una alternativa

hacia la E-15 y tres piden otras alternativas pero sin señalar cuales. Diez particulares piden una variante al sur, un soterramiento o usar el trazado actual. Veintisiete escritos consideran insuficiente la información facilitada en Alhama, indicando que el trazado no beneficia al municipio, que es un medio de transporte costoso, cuestionan su interés general, señalan que condiciona el crecimiento urbanístico y destacan el impacto por ruido, campo electromagnético, destrucción de huertas, efecto barrera en el drenaje e impacto paisajístico, pidiendo una alternativa que se aleje del casco, paralela a la E-15.

Dieciséis alegaciones se oponen a la Variante de Puerto Lumbreras por atravesar Antas, por el ruido en la población, la barrera al crecimiento, por afectar a un embalse, por ser viable la variante de Pulpí, por ser más cara la de Puerto Lumbreras, por cruzar cultivos de regadío y frutales, por la afección a vías pecuarias y por la afección a la Sierra de Almagro. Otros dos escritos piden que el trazado vaya al oeste en Antas.

Un particular pide que en Los Gallardos se ajuste el trazado a la autovía y no cierre el paso al mar. Otro se muestra a favor del trazado en general. Diez señalan intereses particulares. La empresa Desert Springs, S.L. señala que el trazado cruza una urbanización y campo de golf en Cuevas del Almanzora, proponiendo un corredor alternativo al noroeste. Tres particulares piden que el trazado vaya al norte de la Autovía en Níjar.

ANEXO V

Conclusiones del informe de alegaciones

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, 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.

Adjunto al expediente de información pública se acompaña un informe de alegaciones donde se analizan los escritos recibidos y se estudian las propuestas o modificaciones surgidas. El informe concluye que la solución propuesta en el estudio informativo es la óptima, pero considera algunas de las propuestas o variantes surgidas. Como consecuencia, el trazado finalmente propuesto es el ya señalado en el estudio informativo con las modificaciones consideradas en este informe, que son:

Una variante a la solución propuesta en el paso de la línea por los términos municipales de Cuevas del Almanzora y Vera, llamada «Variante al este del campo de golf». La variante consiste en desplazar el trazado unos 1.300 m al este, para evitar la afección a las instalaciones de Desert Springs, S.L.

En el entorno de Níjar considera recomendables tanto la solución propuesta en el estudio informativo como la denominada «Variante de Níjar». Esta última variante difiere del trazado propuesto en discurrir al norte de la E-15 entre Venta del Pobre y Los Retamares, desplazándose del trazado original un máximo de 2.350 m.

El resto de propuestas de modificación son desestimadas por considerarse que no cumplen los condicionantes de partida o que no están suficientemente justificadas.

ANEXO VI

Resumen del documento complementario

Con fecha 17 de diciembre de 2002 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió a la Dirección General de Ferrocarriles un escrito señalando deficiencias en el estudio de impacto ambiental, en concreto en lo referente en el tratamiento de los Lugares de Importancia Comunitaria, vertederos y pasos de fauna, solicitando documentación complementaria, que se remitió con fecha 11 de marzo de 2003.

El documento incluye un comentario para cada Lugar de Importancia Comunitaria, incluyendo un plano, una fotografía y un breve comentario sobre las alternativas existentes y las medidas propuestas.

Con respecto a las zonas de vertedero, estudia 31 posibles ubicaciones, considerando 25 de ellas, pero estando 9 condicionadas. Se incluye una descripción de cada zona, planos de localización y fotografías.

El documento incluye una relación de obras de paso, de drenaje y estructuras, indicando si son aptas para paso de fauna o si precisan adecuación, no especificándose secciones ni pasos específicos para la fauna.