

12677 *RESOLUCIÓN de 8 de junio de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo del proyecto de «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Elche-Murcia. Subtramo: Elche-Beniél», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

1. *Objeto, justificación y localización. Promotor y órgano sustantivo.*—El objeto del proyecto es crear las infraestructuras ferroviarias necesarias entre Elche y la zona de acceso a Murcia, para la adecuación a la alta velocidad mediante la renovación y duplicación de la vía actual. La longitud aproximada es de 56 km.

De este modo, se definirá el trazado óptimo entre ambos núcleos, a través de una línea doble de ancho internacional electrificada, con los parámetros geométricos suficientes para posibilitar la circulación de trenes a alta velocidad, en las condiciones adecuadas de confort y seguridad para los viajeros.

La alternativa seleccionada atraviesa los términos municipales de Orihuela, Redován, Cox, Callosa de Segura, Granja de Rocamora, Albaterra, San Isidro, Crevillente y Elche, en la provincia de Alicante; y afecta a los términos municipales de Beniél y Murcia, en la provincia de Murcia.

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

2. *Tramitación de evaluación de impacto ambiental.*—El estudio informativo del proyecto de «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Elche-Murcia. Subtramo: Elche-Beniél» se encuentra comprendido en el anexo I, Grupo 6 «Proyectos de infraestructuras», apartado b, «Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido», de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se inició con fecha 12 de septiembre de 1998, al remitir la Dirección General de Ferrocarriles la memoria-resumen del estudio informativo del proyecto de «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Elche-Murcia». El 27 de septiembre de 1998 se inicia el trámite de consultas previas. El resultado de las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se trasladó al promotor el 15 de marzo de 1999.

La información pública del estudio informativo del proyecto y estudio de impacto ambiental se publicó en el Boletín Oficial del Estado de 17 de diciembre de 1999 y en el Boletín Oficial de la provincia de Valencia, de 31 de diciembre de 1999.

En base a las alegaciones recibidas, se redactó una documentación complementaria, que se sometió al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de fecha 15 de septiembre de 2000, en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante de 26 de septiembre de 2000, y en el Boletín Oficial de la Región de Murcia de 23 de septiembre de 2000.

Previamente, con fecha 11 de julio de 2000, la Dirección General de Ferrocarriles solicitó mediante oficio a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la exención del trámite de consultas previas, para dicha documentación complementaria, dado que las consultas realizadas son extrapolables a las modificaciones propuestas.

Motivado de nuevo por las alegaciones recibidas sobre la documentación complementaria entregada, con fecha 5 de julio de 2002, se remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un segundo documento complementario al estudio informativo del proyecto de «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Acceso a la Región de Murcia. Tramo Elche-Murcia. Subtramo Elche-Catral-Beniél. Solución Sudeste», el cual se sometió a información pública en el Boletín Oficial del Estado de 1 de agosto de 2002, en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante núm. 188, de fecha 17 de agosto de 2002 y en el Boletín Oficial de la Región de Murcia de 10 de agosto de 2002.

El 21 de noviembre de 2003, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio informativo del proyecto de «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Acceso a la Región de Murcia. Tramo Elche-Murcia. Subtramo Elche-Catral-Beniél. Documento complementario. Corredor Centro», que fue sometido a información pública en el Boletín Oficial del Estado, de 27 de noviembre de 2003, en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante de 4 de diciembre de 2003, y en el Boletín Oficial de la Región de Murcia de 14 de enero de 2004.

El informe de las alegaciones correspondiente a sendas informaciones públicas se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha de 10 de noviembre de 2005.

Finalmente, con fecha 5 de abril de 2006, el Ministerio de Fomento remitió un informe confirmando que la solución elegida es la denominada Corredor Centro.

3. *Descripción del estudio informativo y análisis de alternativas.*—Como consecuencia de los distintos estudios informativos que se desarrollaron antes de determinar el corredor Centro, fueron planteadas y descartadas sucesivamente una serie de alternativas antes de llegar a la solución final. Dichas alternativas se resumen a continuación:

En el año 1999, se desarrolló un estudio informativo que planteaba tres grupos de corredores: Norte (al norte de la autopista A-7), Sur (al sur de las poblaciones de Callosa de Segura, Orihuela y Beniél) y Norte-Sur (enlazando los anteriores trazados, entre las Sierras de Callosa y Orihuela). Como consecuencia de las alegaciones recibidas, se presentó un documento complementario, en septiembre de 2000, considerando las alternativas Norte y Sur como las óptimas. La solución Norte se descartó en la información pública debido a las dificultades presentes en su conexión con la estación de Murcia-El Carmen, lo que dio lugar a que se disgregase el tramo correspondiente al acceso a Murcia, que se evaluó por separado («Acceso a la ciudad de Murcia»)

En junio de 2002 se presentó un segundo documento complementario, correspondiente al subtramo Elche-Catral-Beniél, adoptándose la solución Sudeste, situada precisamente al sudeste de la anterior solución Sur. Como resultado de las alegaciones recibidas, derivadas principalmente de la afección a la Huerta Valenciana y Murciana, se presentó un nuevo estudio informativo que trataba de aprovechar al máximo la línea ferroviaria actual, denominado corredor Centro.

Dicho corredor aprovecha la mayoría del trazado existente, adaptándolo a las características de una línea de alta velocidad, mediante la duplicación y renovación de la vía actual. Se desarrolla un trazado, que plantea una opción mixta entre la modernización de la línea existente y la minimización de afecciones al entramado agrícola y social tradicional de la Vega Baja del río Segura.

Así, la solución final de la línea de alta velocidad tiene su origen en la conexión con la última alineación del proyecto constructivo del «Acceso a la ciudad de Murcia», y finaliza en la nueva estación de Elche, próxima a la confluencia de la autopista A-7 con la N-340, conectando con el tramo La Encina-Alicante-Elche.

El trazado definido por el corredor Centro se divide en dos tramos:

1. Beniél-Elche. Tiene características de alta velocidad (220 km/h). En un 40% de la longitud se aprovecha la vía actual. La sección considerada tiene una anchura de 12,5 m. El tramo se subdivide en los tres tramos siguientes:

Tramo I. Desde el p. k. 0+000 al p.k.14+800, tramo común al trazado existente, con origen en la última alineación del proyecto constructivo del «Acceso a la ciudad de Murcia», finalizando en el p. k. 14+800 dentro del T. M. de Orihuela.

Tramo II. Desde el p.k.20+000 (equivalente al p. k. 14+800 del Tramo I) al p. k. 29+727. Comprende la población de Callosa de Segura. En este tramo se creará un túnel de 2.061 m.

Tramo III. Desde el p.k. 30+000 (equivalente al p. k. 29+727 del Tramo II) al p. k. 42+418. tramo común al trazado existente. Finaliza una vez atravesada la nueva estación de Elche, en las proximidades de la confluencia de la autopista A-7 con la N-340.

En total, los tres tramos suman 36.945 metros, de los cuales aproximadamente 14.000 metros se construyen en variante. El criterio de diseño es el de doble vía, aprovechando siempre que se pueda la plataforma existente, de forma que, si por diversos motivos (geométricos, estructurales, hidráulicos, etc.), no se puede conseguir, se construirán variantes de trazado (caso del Tramo II).

2. Línea de Alta Velocidad-Conexión con Torrellano. Se aprovecha un 90% de la longitud total de la actual plataforma. Diferenciándose 7 ejes en función de las actuaciones a realizar.

Eje 1 (p. k. 0+000 al p. k. 1+788), eje 2 (p. k. 0+000 al p. k. 1+800), eje 3 (p. k. 0+000 al p. k. 7+347) y el eje 4 (p. k. 0+000 al p. k. 7+319). Desde la conexión de la línea de alta velocidad del proyecto a la altura de El Realongo, hasta la entrada en el túnel de Elche. Mantiene el trazado actual.

Eje 5 (p. k. 0+000 al p. k. 6+635), incluye el túnel de Elche de 4.190 m de longitud. Se renueva la superestructura de la vía.

Eje 6 (p. k. 0+000 al p. k. 6+974) y el eje 7 (p. k. 0+000 al p. k. 6+945). Desde la salida del Túnel de Elche hasta el apeadero de Torrellano. Mantiene el trazado actual.

4. *Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto.*—La actuación se desarrolla, en dirección preferente NE-SO, entre la Comunidad Valenciana y la Región de Murcia, en una zona prácticamente llana, exceptuando las elevaciones de la Sierra de Callosa de Segura. El área en la que se emplaza la infraestructura se encuentra en el ámbito de las Cordilleras Béticas, interfiriendo con los sedimentos recientes procedentes

del desmantelamiento de dichas cordilleras. Existe un punto de interferencia claro en la Sierra de Callosa de Segura, que es atravesado mediante un túnel.

La zona de actuación se enmarca en la cuenca hidrográfica del río Segura. Desde el punto de vista hidrológico, el ámbito de estudio está caracterizado por distintas zonas encharcables, entre las que destacan el cono del río Vinalopó, las inundaciones masivas de las márgenes del río Segura, y el río Chicamo o Rambla de Abanilla. Otras zonas con problemas de inundabilidad son la Laguna del Hondo, el Barranco de los Arcos de las Monjas, el barranco de Barbasena y el barranco de Boch. En cuanto a los sistemas acuíferos diferenciados destacan la Vega baja del río Segura y la Sierra de Crevillente.

La vegetación del área de estudio se corresponde con tarayares y adelfares en los valles de los ríos y ramblas, saladares en las zonas próximas a El Hondo y en el resto de la zona de estudio, lentiscars (Pistacia lentiscus). Como árboles de interés en la zona destaca la presencia de la palmera datilera (Phoenix dactylifera), aunque los huertos de palmeras están alejados del trazado propuesto, existiendo ejemplares dispersos y decorativos no protegidos por la normativa alicantina. La zona de actuación está dominada por cultivos de regadío y plantaciones de árboles frutales, destacando los cítricos y el almendro.

La fauna de la zona se caracteriza por ser típica de ambientes antropizados. Existen dos únicos hábitats, uno de zonas húmedas y otro de sierras o serrezuelas. En función de estos dos tipos de hábitats se distinguen dos grupos de aves bien diferenciados: las especies características de zonas húmedas, muy limitadas por la salinidad, y las aves rupícolas, águila culebrera europea (Circus gallicus), el águila-azor perdicera (Hieraetus fasciatus), el halcón peregrino (Falco peregrinus) y el búho real (Bubo bubo).

Dentro del ámbito de estudio se diferencian las cuencas visuales definidas por la cuenca del Vinalopó y el área de El Hondo, donde queda encuadrada la ciudad de Elche, y los terrenos situados al sur y el este con el paisaje de la Huerta del Segura de la zona alicantina y murciana.

En cuanto a los espacios de interés natural presentes en el territorio, destacan el Lugar de Importancia Comunitaria LIC «Sierra Callosa de Segura» ES5213023, si bien dicha zona es atravesada por un túnel, situándose las embocaduras del mismo fuera del LIC. El Palmeral de Elche protegido por la Ley 1/1986, de 9 de mayo, de protección y fomento de la palmera datilera de Elche y su término municipal. El Palmeral de Orihuela y el Parque Natural de la Laguna de El Hondo, el cual está catalogado como LIC «El fondo de Crevillent-Elx», y ZEPA «El Hondo», los dos con el código ES0000058, que está incluido en la Lista de Humedales de Importancia Internacional del Convenio de Ramsar. Por último, se destaca la presencia cercana de los meandros abandonados del río Segura: La Noria, incluidos en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana.

En el ámbito potencial de actuación de la Sierra de Callosa de Segura, y no afectados por el trazado propuesto ni las embocaduras del túnel, existen los siguientes hábitats naturales de interés comunitario:

Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea (6220). Prioritario.

Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos (5330).

Matorrales arborescentes de Zyziphus (5220). Prioritario.

Prados calcáreos cársticos o basófilos del Alysso-Sedion albi (6110). Prioritario.

Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica (8210).

5. *Resultado de las consultas.*—Dado que la mayor parte del trazado coincide con el del estudio informativo del proyecto de mejora de la línea Alicante-Murcia, durante el periodo de consultas previas se analizaron las sugerencias emitidas por los órganos consultados en la tramitación del mencionado proyecto Alicante-Murcia.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	—
Confederación Hidrográfica del Segura	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana	X
Delegación del Gobierno en Murcia	—
Subdelegación del Gobierno en Alicante	X
Diputación Provincial de Alicante	—
Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	—
Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana	—
Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana	X
Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia	X
Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia	X
Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia	—
Departamento de Botánica. Facultad de Biología de la Universidad de Valencia	—
Departamento de Geología de la Universidad de Valencia	X
Departamento de Ecología e Hidrología de la Universidad de Murcia	—
Departamento de Ecología. Sección Biología. Facultad de Biología de la Universidad de Murcia	—
Cátedra de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Murcia	—
Departamento de Ciencias del Medio Ambiente. Facultad de Ciencias. Universidad de Alicante	—
Instituto Geológico y Minero de España	—
RENFE. Gerencia de Medio Ambiente	—
A.D.E.N.A.	—
F.A.T.	—
Greenpeace	—
S.E.O./BirdLife	—
Ecologistas en acción	—
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG). Departamento de Medio Ambiente	—
Xoriguer-Grupo Naturalista y Ecologista	—
Acció Ecologista Agro. La Casa Verde	—
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno «Rocandell»	—
Sociedad de Conservación de los Vertebrados (S.C.V.)	—
ANSE (Asociación de Naturalistas del Sureste)	—
Grupo ecologista Acción Verde	—
Ayuntamiento de Alicante	X
Ayuntamiento de Crevillente	—
Ayuntamiento de San Isidro de Albaterra	—
Ayuntamiento de Albaterra	—
Ayuntamiento Orihuela	X
Ayuntamiento de Murcia	X
Ayuntamiento de Beniel	X
Ayuntamiento de Elche	X
Ayuntamiento de Callosa de Segura	—
Ayuntamiento de Redován	—

De los aspectos recogidos en la fase de consultas previas, se destacan las principales sugerencias a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental:

Descripción de las zonas de ubicación de préstamos y vertederos.

Sistema hidrológico. Alteración de la red de drenaje, concretamente sobre el río Segura y humedales. Impacto producido sobre las unidades hidrogeológicas. Dimensionamiento de las obras de drenaje necesarias.

Vegetación y presencia de espacios protegidos. Posibles afecciones sobre espacios incluidos en Red Natura 2000, y especialmente sobre el LIC «Sierra de Callosa de Segura», ES5213023. Repercusión sobre el Parque Natural de El Hondo. Afección sobre especies protegidas como la palmera datilera (Phoenix dactylifera).

Fauna. Definición de los corredores biológicos. Establecimiento de pasos de fauna.

Presencia de elementos del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural. Afecciones sobre los distintos yacimientos localizados en la zona, especialmente importantes yacimientos paleontológicos situados en los términos municipales de Elche, Alicante y Crevillente, así como los yacimientos inventariados en la Carta Arqueológica Regional de Murcia. Afección sobre vías pecuarias.

Medio socioeconómico. Afección a la zona de huerta. Consideración de zonas sometidas a concentración parcelaria y modernización de regadíos. Alteración de los planes urbanísticos vigentes. Efecto barrera en las parcelas interceptadas por la infraestructura.

Ruido. Impacto acústico, analizando la posibilidad de establecimiento de barreras para minimizar la incidencia del ruido provocado por la línea de alta velocidad.

6. *Información pública.*—Según se han ido definiendo los corredores, los distintos estudios informativos de la actuación han estado sometidos a cuatro procesos de información pública, tal y como se describe en la tramitación del expediente.

En los dos primeros documentos que se sometieron a información pública, se estudiaron varias alternativas por distintos corredores (Norte, Norte-Sur y Sur). Valorándose las alegaciones recibidas en estas dos pri-

meras fases, descartándose todas las alternativas correspondientes a los corredores Norte y Norte-Sur.

El informe de alegaciones remitido por la Dirección General de Ferrocarriles, con fecha 11 de noviembre de 2005, analiza las alegaciones efectuadas durante los dos últimos procesos de información pública, es decir, los correspondientes a las alternativas Sudeste, Sur y Centro, debido a que son los corredores planteados finalmente, una vez desechadas las primeras alternativas propuestas y excluido el tramo del «Acceso a la ciudad de Murcia», objeto de otra declaración de impacto ambiental.

Así, se han presentado 5.783 alegaciones en el período de información pública correspondiente al corredor Sudeste y 13.825 alegaciones para el corredor Centro.

Respecto a las soluciones Sur y Sudeste, presentadas en el tercer documento y que discurren por la Vega Baja del Segura (al sur de la vía actual), se recibieron numerosas alegaciones incidiendo en la gran afección que la actuación provocaría sobre la zona de huerta, de gran valor agrícola, postulando como solución aprovechar al máximo la actual infraestructura, modernizándola y adaptándola a los requerimientos técnicos necesarios.

Por ello, la solución propuesta finalmente es el corredor Centro. Respecto a este corredor, 23 tipos distintos de alegaciones corresponden a organismos y administraciones, un total de 17 corresponden a asociaciones y 108 corresponden a particulares.

El contenido de las alegaciones recibidas para el corredor centro, se resume en los siguientes aspectos:

Ruido y vibraciones. Principalmente radica en el impacto acústico, así como las vibraciones producidas, especialmente en la fase de funcionamiento.

Hidrología. Posibilidad de aumento del riesgo de inundación en la zona, debido al efecto barrera de la infraestructura, y problemas en el cruce con el trasvase Tajo-Segura. En contestación a las distintas alegaciones presentadas en la información pública, se destaca la existencia de una línea ferroviaria en la mayor parte del trazado existente, así como las

soluciones planteadas en la integración del proceso de evaluación, consistentes en distintas obras que persigan el objetivo de no alterar la red de drenaje. Se asumirán las distintas recomendaciones y consideraciones que imponga la confederación correspondiente.

Urbanísticos. Creación de una barrera territorial que limite el crecimiento de los núcleos cercanos a la vía. Se asume un rebajamiento de la cota de la vía en las proximidades de Orihuela.

Socioeconómicos. Afección sobre la huerta, división de parcelas, etc. Se contesta que el efecto barrera queda minimizado con la reposición de varios caminos y viarios afectados por la nueva infraestructura. Se tomarán las pertinentes medidas que garanticen el nivel actual de permeabilidad del territorio.

Paisajístico. Afecciones a las cuencas visuales de la zona influenciada por la presencia de la infraestructura.

Una vez analizados estos aspectos, se han mantenido contactos entre el promotor las distintas administraciones afectadas, llevándose a cabo diversos ajustes en el trazado, principalmente en las proximidades de Beniel (solución B) y Callosa de Segura (solución D), llegándose finalmente a un punto de encuentro entre el promotor y las dos comunidades autónomas afectadas, Murcia y Valencia, que han emitido sendos escritos dando el visto bueno al corredor Centro.

7. *Integración del proceso de evaluación. Impactos y medidas correctoras.*

Alteraciones sobre el suelo. Préstamos y vertederos: Se producirá una alteración sobre la morfología del terreno, debido a la necesidad de tierras para el establecimiento de la plataforma de la infraestructura. El volumen de desmonte es muy inferior al de terraplén, sin embargo, será necesario prever zonas de vertedero, ya que parte del volumen extraído en la construcción de túneles no será aprovechable. Así, los volúmenes de tierra necesarios para la creación de la infraestructura son los siguientes:

Movimientos de tierra (m ³)	Desmonte	Túnel	Terraplén	Volumen a vertedero	Total
L. A.V. Beniel-Elche.	265.931,82	222.497,47	1.989.868,69	377.180,56	2.478.298,00
Conexión con Torrellano.	86.658,59	0,00	272.268,97	86.658,59	358.927,56

Para satisfacer las necesidades de tierra, el promotor ha definido una serie de canteras y explotaciones debidamente legalizadas en el entorno de la zona de actuación, así como información sobre las zonas de préstamos actuales y futuras en las inmediaciones. Asimismo, asume que los préstamos utilizados contarán con las pertinentes autorizaciones ambientales.

En cuanto a los vertederos, se han localizado en la zona distintas ubicaciones debidamente autorizadas, inventariándose en cada término atravesado por la Línea de Alta Velocidad posibles destinos de vertido.

Para minimizar las afecciones, el promotor establece igualmente una serie de requisitos en cuanto a la ubicación de los préstamos y vertederos, tales como evitar la afección a espacios protegidos, hábitats de interés comunitario, zonas de riesgo de contaminación de acuíferos, alteraciones de drenaje superficial, áreas de cultivo de elevada productividad, etc. Estas medidas serán igualmente de aplicación para la ubicación de instalaciones auxiliares.

Igualmente, en el estudio de impacto ambiental se afirma que se procederá al desmantelamiento de la vía actual en los tramos de variante.

Alteraciones sobre la hidrología superficial e hidrogeología: Debido a las características de la infraestructura, en algunos puntos puede interrumpirse la escorrentía superficial, produciéndose un efecto barrera que podría provocar inundaciones. Igualmente, se producirán afecciones al interceptarse distintos cursos de agua y barrancos, con el consiguiente riesgo de contaminación de los mismos.

Por el carácter torrencial de los cauces mediterráneos, donde se dan fuertes avenidas, y observando la clasificación realizada en el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunidad Valenciana, en la zona de estudio se clasifican como zonas de riesgo las siguientes:

Municipio	Nombre	Tipo de riesgo	P. k.
Elche.	Río Vinalopó.	1	Ciudad de Elche. Sin variación respecto a la situación actual.
	Barranco del Grifo (o de Sant Pau).	1-4-6	Conexión con Torrellano. Ejes 6 y 7. p. k. 0+400.
	Barranco de Sau.	1-4-6	Conexión con Torrellano. Eje 5 p. K. 6+025. Sin variación respecto a la situación actual.
Crevillente.	Barranco de Bach.	6	Conexión con Torrellano. Eje 3 y 5 por la vía actual.
	Barranco del Hondo.	6	L.A.V. p. k. 35+100. Dos marcos de 2*2.
Callosa de Segura.	Barranco de Talús.	4	Trazado en túnel.
Orihuela.	Río Segura.	2	22+500 tramo II-Límite con Murcia O.D.T. para 500 años.
Redován.			

Para evitar estas afecciones, se dimensionan una serie de actuaciones (91 obras de drenaje, 35 pasos de acequias y 23 acequias por obras de drenaje transversal) con periodos de retorno de 500 años, así como la creación y ampliación de las infraestructuras existentes en los siguientes puntos:

Cauce fluvial	P. K.	Actuación
Barranco del Boch.	38+400	Nuevo viaducto de 200 m en L.A.V.
Río Segura.	11+850	Puente existente que se amplía.
Barranco de Barbasena.	3+620 ejes 3 y 4	Puente existente que se amplía.

Sobre los siguientes cauces atravesados, el promotor afirma que no se producirán afecciones, por lo que se mantendrá la situación actual.

Cauce fluvial	P. K.	Actuación
Barranco de los Arcos	0+180 eje 5	Se mantiene la situación actual
Río Vinalopó	3+170 eje 5	Se mantiene la situación actual
Barranco de San Antón	6+050 eje 5	Se mantiene la situación actual

Presencia de espacios naturales protegidos, Red Natura 2000 y zonas sensibles: El espacio protegido más cercano es el Parque Natural del Hondo, situándose el perímetro de protección a 1.500 metros de la infraestructura. Respecto a espacios incluidos en la Red Natura 2000, el LIC «Sierra Callosa de Segura» (ES5213023) es atravesado mediante un túnel. Las bocas de dicho túnel se encuentran fuera de dicho espacio, por lo que no se considera que se vaya a producir afección.

Fauna: La zona de actuación se encuentra muy antropizada, destacándose como relevantes las especies procedentes de las sierras cercanas (Sierra de la Callosa de Segura) o de los humedales próximos (Laguna del Hondo, embalses de Crevillente, Elche y Rambla Salada).

Para evitar la electrocución y/o colisión de la fauna con el tendido eléctrico procedente del sistema de electrificación de la infraestructura, el promotor afirma que se crearán unos dispositivos, tales como cables trenzados, o al menos aislados, en las proximidades de los apoyos, salvapájaros en las zonas poco visibles para evitar la colisión de las aves, etc.

Asimismo, para evitar el efecto barrera, se aprovecharán las obras de drenaje, viaductos, pasos superiores, pasos inferiores, etc.; creándose además «pasillos verdes», con una cubierta vegetal, compuesta por especies autóctonas, que evite un efecto disuasorio sobre las especies de la zona.

Protección del Patrimonio Histórico, Artístico y Arqueológico. Vías pecuarias: En el estudio de impacto ambiental se afirma que se han realizado inventarios en la zona para determinar los posibles yacimientos o hallazgos de interés. La construcción de la nueva vía puede afectar a los puntos de patrimonio de forma directa, por alteración, o bien por superposición de elementos de trazado.

De los elementos inventariados, el más cercano se sitúa a 60 metros de la zona de la vía a construir (Barraca del tío Colón). Los elementos más próximos a la infraestructura, y la distancia al trazado, son los siguientes:

Nombre	Tipo	Distancia al trazado (m)
Los Mojones del Reino.	BIC incoado.	115
Barraca de Pedro Paredes.	Bien Etnológico.	160
Arco de San Pedro.	Bien Etnológico.	135
Plaza de Toros.	Bien Etnológico.	110
Ermita de la Sagrada Familia.	Bien Etnológico.	70
Barraca del tío Colón.	Bien Etnológico.	60
El Bancalico de los Moros.	Yacimiento.	195
Barranco del Diablo.	Yacimiento.	100
Ladera de las Camineras (El Palmeral).	Yacimiento.	165
Castillo de Callosa.	Yacimiento y BIC.	160
Ladera de San Juan.	Yacimiento.	195
Casica de la tía Ana.	Yacimiento.	200
El motor de la Hoya.	Yacimiento.	90
Los Cabezos n.º 3.	Yacimiento.	165
Los Cabezos n.º 1.	Yacimiento.	185
Los Cabezos n.º 4.	Yacimiento.	120
Cabezo de la fuente Honda.	Yacimiento.	130

De los yacimientos inventariados por la Consejería de Cultura de la Generalitat Valenciana y de la Región de Murcia, ninguno se ve afectado en los tramos previstos.

El promotor prevé una serie de medidas generales, en las distintas fases del proyecto (obra y explotación) para evitar que dichos yacimientos se vean afectados. Tales medidas consisten en prospecciones arqueológicas previas a la realización de las obras, con el fin de conocer la existencia de nuevos yacimientos que puedan ser afectados por el trazado, el jalonamiento de los yacimientos que se tenga constancia de su existencia, ejecución de las intervenciones arqueológicas pertinentes en aquellos yacimientos que puedan surgir, etc. Si durante la ejecución de las obras tuviese lugar el hallazgo de yacimientos no catalogados o no inventariados, se procederá según lo establecido en la Ley 13/1985, de Patrimonio Histórico Español.

La afección sobre las vías pecuarias se considera compatible, consistiendo principalmente en la ocupación de su trazado y cortes producidos como consecuencia de las obras, situación temporal, ya que en la fase de funcionamiento queda asegurada la continuidad y operatividad de las vías pecuarias mediante pasos o restitución de las mismas.

Pérdida de la calidad acústica por incrementos sonoros: Las zonas más problemáticas se sitúan próximas a los núcleos urbanos de Beniel, Orihuela, Callosa de Segura, Cox, San Isidro y El Realengo. En el estudio de impacto ambiental se especifican los puntos donde se instalarán las pantallas acústicas necesarias para minimizar esta afección, concretamente los situados en suelo urbano consolidado a menos de 80 metros de la vía, distancia en la que se superan los 55 dB(A) del horario nocturno.

Término municipal	P. k. inicio	P. k. final	Observaciones
Beniel.	3+900	5+000	3 m lado oeste.
	4+400	5+050	3 m lado este.
Orihuela. Callosa de Segura y Cox.	11+700	11+800	3 m por los dos lados.
	22+400	22+705	2,5 m lado oeste.
	22+600	22+705	2,5 m lado este.
	24+637	24+700	2,5 m lado este.
San Isidro.	30+190	34+500	2,5 m lado este.
	30+600	31+200	2,5 m lado oeste.
El Realengo.	34+850	35+200	2,5 m lado este.

Zona de la Huerta de Segura: El promotor afirma que se desarrolla un trazado que plantea una opción mixta entre la modernización de la línea existente y la minimización de afecciones al entramado agrícola y social tradicional de la Vega Baja del río Segura, en la zona de las huertas murciana y alicantina.

8. *Plan de vigilancia ambiental.*—El proyecto de construcción incorporará un Plan de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el citado estudio; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El Plan de Vigilancia contemplará las fases de construcción y de explotación.

Asimismo, desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental, siendo los más destacados los siguientes:

1. Aspectos generales.

Vigilancia del cumplimiento de las condiciones establecidas en la presente declaración de impacto ambiental, así como de las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental.

Establecimiento de indicadores ambientales. Seguimiento de los mismos.

2. Seguimiento de los distintos elementos afectados, tanto en la fase de obra como en la de funcionamiento.

Seguimiento de las instalaciones auxiliares, préstamos, escombreras y maquinaria

Seguimiento de las prospecciones y control arqueológico

Seguimiento del jalonamiento de protección

Seguimiento de las tareas de la revegetación e integración paisajística

Vigilancia de la ejecución de las medidas protectoras y correctoras para la fauna. Control de la eficiencia de las medidas de permeabilidad, como los pasos de fauna.

Seguimiento de las restricciones de la programación de la obra

Seguimiento de las medidas de protección acústica. Control de los niveles de ruido

Control del acabado y limpieza final. Control en las labores de mantenimiento de las áreas restauradas, y evolución de las mismas.

Seguimiento de las medidas de corrección hidrológica.

Vigilancia de la aparición de impactos ambientales durante las obras.
Vigilancia ante la posibilidad de aparición de impactos no previstos.

3. Informes a presentar.

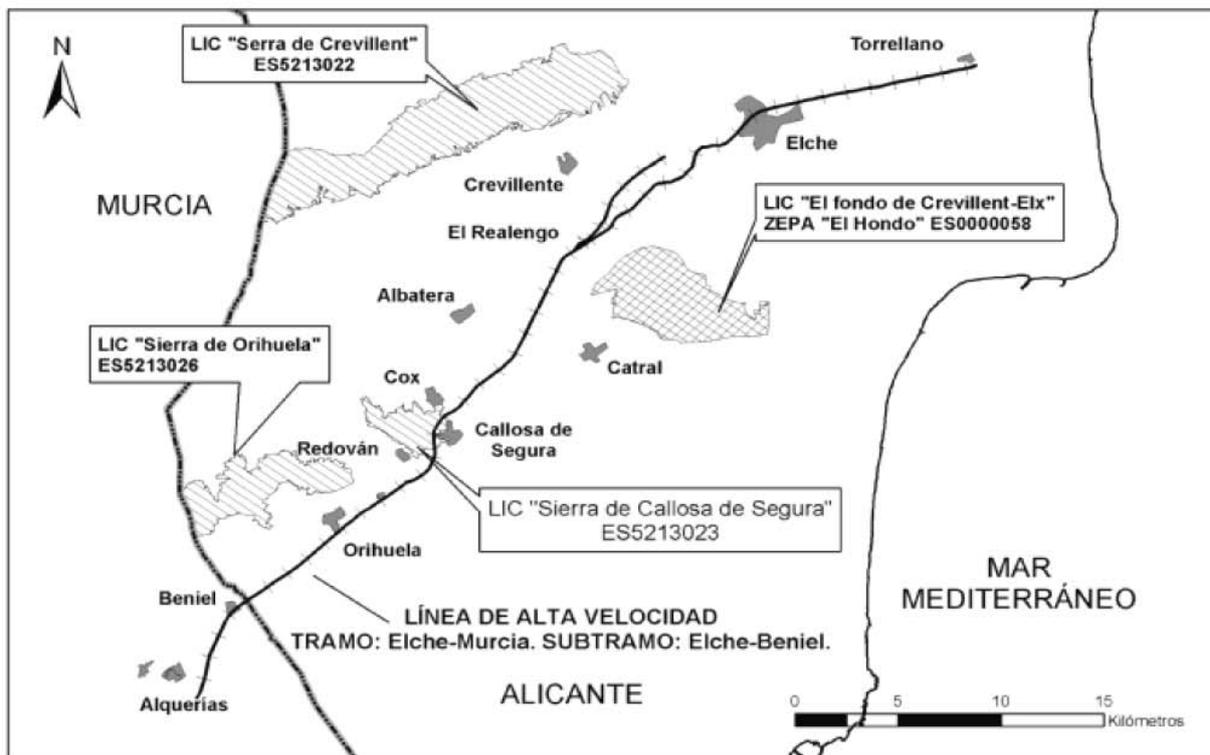
Se elaborarán distintos informes que garanticen el seguimiento y cumplimiento de las condiciones establecidas en el Plan de Vigilancia Ambiental. Previo al inicio de las obras, se realizará un informe arqueológico-paleontológico, un estudio de los niveles de ruido y un informe preliminar de referencia de la vigilancia. Durante las obras se elaborarán informes periódicos ordinarios mensuales, particulares con carácter de urgencia, otros estudios y/o ensayos particulares y un informe final de la fase. Por último, en el período de garantía se elaborarán informes periódicos ordinarios, informes excepcionales de las situaciones de riesgo o deterioros ambientales y un informe final de la vigilancia realizada en esta fase de garantía.

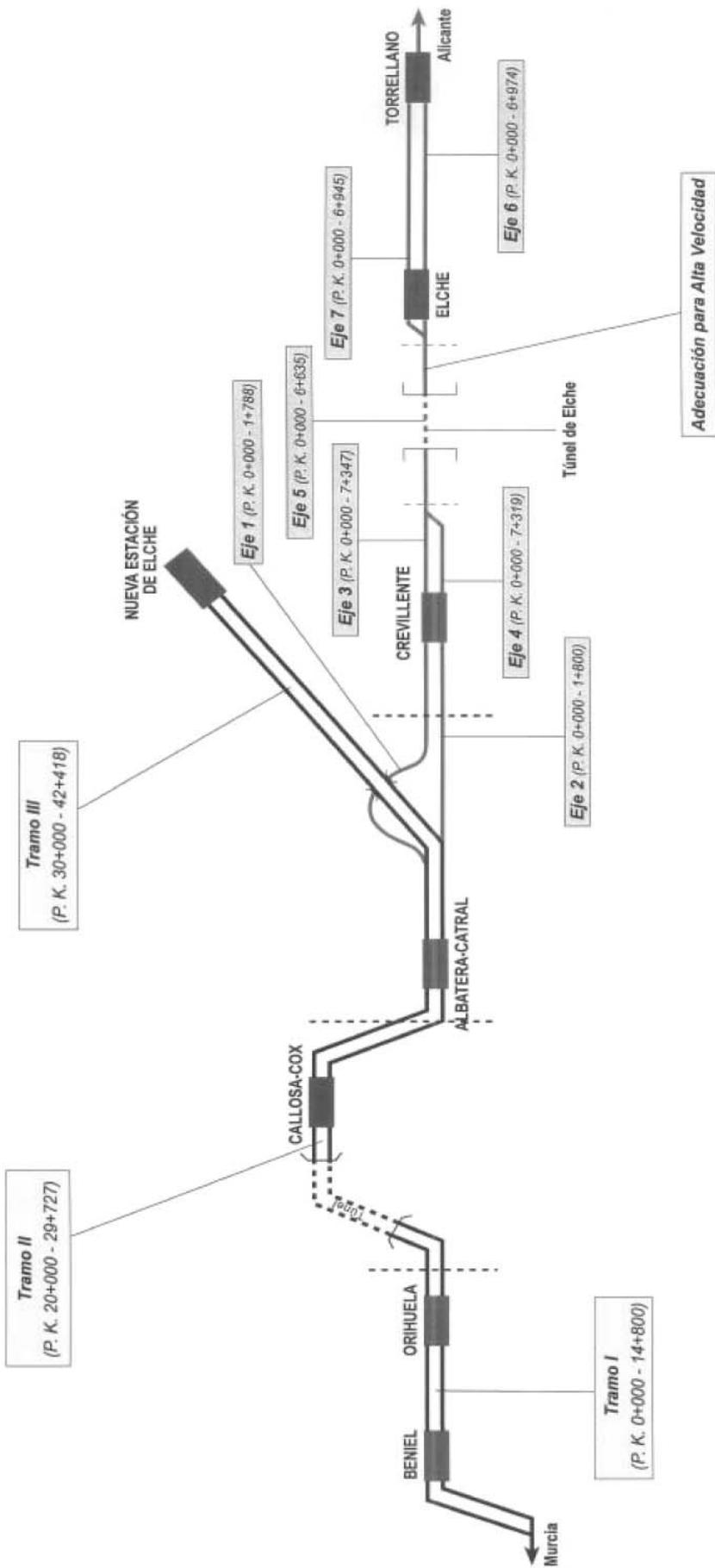
9. *Conclusión.*—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Pro-

puesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 7 de junio de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Elche-Murcia. Subtramo: Elche-Beniel. Corredor Centro», concluyendo que el trazado definido por el corredor Centro es viable ambientalmente, al no observarse impactos adversos significativos con el diseño finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y las medidas aceptadas por éste, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas y de información pública.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 8 de junio de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.





— LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD. " BENIEL-ELCHE "