

**16406** RESOLUCIÓN de 24 de julio 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 «Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante», promovido por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

*Objeto, justificación y localización. Promotor y órgano sustantivo*

El Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 del Ministerio de Fomento tiene previsto la mejora en el ámbito de los servicios de Cercanías y Regionales en el Área Metropolitana de Alicante.

El objeto del estudio informativo se centra en la determinación de aquellos trazados que optimicen la reordenación de vías en la estación de Alicante Término, haciendo compatible el acceso de los trenes de Cercanías, Mercancías y Alta Velocidad procedentes de La Encina, Villena y Murcia. De este modo, se incorpora la ciudad de Alicante a la red ferroviaria de Alta Velocidad, lo que obliga a modificaciones en la actual estación y en los pasillos de penetración, cambios que se deben adecuar a la nueva estructura urbana prevista para la población y su entorno, así como racionalizar la operación ferroviaria en el entorno de Alicante.

La longitud aproximada de los diferentes tramos que componen el estudio informativo es de unos 18 kilómetros y atraviesan los términos municipales de Elche y Alicante, ambos en la provincia de Alicante.

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

*Tramitación*

El estudio informativo del proyecto de «Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante» se encuentra comprendido en el Anexo I, Grupo 6 «Proyectos de infraestructuras», apartado b, «Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido», 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 6 de noviembre de 2001, al remitir la Dirección General de Ferrocarriles la memoria-resumen del estudio informativo del proyecto de «Mejora de la línea Alicante-Murcia». El 21 de noviembre de 2001 se inicia el trámite de consultas previas, cuyo resultado se trasladó al promotor el 8 de marzo de 2002.

La Dirección General de Ferrocarriles remitió, el 19 de junio de 2003, un documento solicitando la exención del procedimiento de evaluación de impacto ambiental de las actuaciones correspondientes a la zona de la estación de Alicante, entre los pp.kk. 0+000 y 0+970, y el Canal de Acceso, entre los pp.kk. 0+970 y 1+850. La Secretaría General de Medio Ambiente eximió del procedimiento las citadas actuaciones, mediante Resolución de 6 de noviembre de 2003, publicada en el Boletín Oficial del Estado de fecha 9 de diciembre de 2003.

La información pública del estudio informativo del proyecto de «Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante» se publicó el 31 de enero de 2004 en el Boletín Oficial del Estado y en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante el 11 de febrero de 2004. El expediente de

información pública, se remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 30 de mayo de 2006.

*Descripción del estudio informativo y análisis de alternativas*

En las actuaciones que comprende el Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante, a la vista de las distintas líneas de ferrocarril se definen los siguientes ejes:

Canal de Acceso.  
 Ramal de Conexión con la Línea de Alta Velocidad Alicante-La Encina.  
 Ramal Alicante-Villena: Eje Renfe 1.  
 Ramal de Mercancías(Acceso al puerto) Eje Renfe 2.  
 Ramal Alicante Término-Torrellano.  
 Centro de tratamiento Técnico (CTT).

El estudio informativo analiza una serie de alternativas para las diversas actuaciones del proyecto, las cuales se centran en los diversos tipos de vías a realizar (ancho ibérico, ancho UIC o internacional, y ancho mixto), rasantes, soterramientos plataformas, etc, pero no conllevan variación de trazado en planta. La única variación de trazado se efectúa en el tramo Alicante Término-Torrellano, donde se contemplan las denominadas Solución 1 y Solución 2, que presentan distinto trazado en las inmediaciones del aeropuerto de Altet.

Las actuaciones a desarrollar en el presente estudio informativo son las siguientes:

Canal de acceso (del p.k. 1+850 al 2+072): En la nueva estación de Alicante Término existirán 10 vías de las cuales las Vías 1 (p.k. 1+018 a 2+072), Vía 2 (p.k. 1+018 a 2+072), Vía 6 (p.k. 1+022 a 2+077), y una cuarta Vía, solicitada por RENFE al promotor, en toda la longitud del canal, conformarán el tramo del Canal de acceso. Este tramo discurre soterrado.

Ramal de conexión con la Línea de Alta Velocidad Alicante-La Encina. (Eje UIC 1): Este ramal de conexión se corresponde con el eje de vía doble en ancho UIC, iniciándose al salir del soterramiento del Canal de Acceso coincidiendo con el p.k. 2+072 (final del tramo anterior), y finalizando en el p.k. 1+602,26, donde conecta con la LAV Alicante-La Encina. La longitud del tramo es de 1.602,26 m.

Ramal Alicante-Villena. Eje Renfe 1: Este eje es una vía única de ancho ibérico que comienza en el p.k. 0+000 del Ramal Alicante-Villena, y se dirige hacia esa localidad conectando en el p.k. 1+792,75 con la línea existente (p.k. 450+922 de la LAV Alicante-La Encina) de la que forma parte en la actualidad. La longitud del tramo es de 1.793 metros.

Ramal Alicante Término-Torrellano. Eje UIC 2: En este eje se definen tres vías: una par de 133,17 m, otra impar de 183,74 m, las cuales confluyen en un punto en el que se convierte en una vía doble.

En el estudio informativo se definen dos soluciones sobre el trazado de la vía doble, denominadas Solución 1 y Solución 2. El trazado es común para las dos soluciones planteadas, hasta el P.K. 7+760, pasado el túnel que atraviesa la Sierra de Colmenares. A partir de dicho punto, la Solución 1 se encamina hacia Torrellano por un corredor que discurre al norte del adoptado por la Solución 2.

En el cuadro adjunto se señalan las características de ambas soluciones:

Vía doble	Longitud	Pasos/túnel			Viaductos	Zonas soterradas	Movimientos de tierra
		P.S.	P.I.	T.			
Solución 1.	11,94 Km (p.k. final 12+125).	6	4	1	4 barranco de las Ovejas, Merca-Alicante, N-330 y futura Vía Parque.	3	1.313.908 m <sup>3</sup> excavación.
						pp.kk .9+100-9+190.	864.030 m <sup>3</sup> terraplén.
						pp.kk. 9+280-9+560.	449.878 m <sup>3</sup> vertedero.
						pp.kk. 9+870-9+900.	
Solución 2.	12,08 Km (p.k. final 12+261).					3	1.825.056 m <sup>3</sup> excavación.
						pp.kk. 8+945-8+980.	
						pp.kk . 9+610-10+575.	1.025.411 m <sup>3</sup> terraplén.
						pp.kk. 10+720-10+820.	799.644 m <sup>3</sup> vertedero.

El túnel que atraviesa la Sierra de Colmenares, común para ambas soluciones, tiene una longitud de 560 m.

El estudio de impacto ambiental señala que el volumen de movimiento de tierras es mayor en la Solución 2, interceptando más superficie de suelos cultivados, por lo que concluye que ambientalmente es más favorable la Solución 1.

Ramal de Mercancías (Acceso al puerto). Eje Renfe 2: Siguiendo un recorrido sur-norte, este eje se inicia en las inmediaciones del polígono industrial de La Florida, en el ramal existente de conexión de la

estación de Alicante Término y Benalúa, en el p.k. 2+328. En este punto, el nuevo trazado comienza a elevar la rasante para pasar sobre las nuevas vías proyectadas mediante un viaducto en el estudio informativo y descritas anteriormente (UIC 1, UIC 2 y Renfe 1), conectándose finalmente con el Eje Renfe 1 del ramal Alicante-Villena, a la altura del p.k. 0+860 de este ramal. La longitud total es de 1.173 metros.

Centro de Tratamiento Técnico (CTT): Se proyectan un total de 7 vías para el estacionamiento, limpieza y reparación de los trenes. La

Vía 2 es la principal, comienza en el ramal de conexión con el Eje UIC 1 (p.k. 0+000) y a partir de ella salen el resto de vías.

Las diferentes actuaciones planteadas en el estudio informativo quedan reflejadas en los croquis adjuntos a esta Resolución.

#### *Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto*

El ámbito del estudio se sitúa próximo al extremo oriental de las zonas externas de las Cordilleras Béticas. Dentro de estas unidades geomorfológicas el área de proyecto quedaría encuadrada a caballo entre las zonas catalogadas como bajadas y las llanuras.

La zona está incluida en la cuenca hidrográfica del Júcar, fundamentalmente en la plana del Baix Vinalopó, y concretamente dentro del sistema Vinalopó-Alacantí. La actuación definida en el estudio informativo queda enclavada entre los ríos Vinalopó y Monegre. El único cauce que se ve directamente afectado es el Barranco de las Ovejas, un curso de características torrenciales que generalmente no lleva agua y que es atravesado por un viaducto. El Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) define a este cauce con el nombre de rambla de la Zarza, y se le atribuye un riesgo de inundación intermedio, dándose dicho riesgo en el lado derecho de la vía existente mientras que el trazado propuesto discurre por el lado izquierdo, quedando fuera de la zona de riesgo.

La topografía se puede considerar plana, con una cota media en torno a los 25 metros, cota que disminuye hasta llegar al mar. Sobre esta superficie destacan las elevaciones cercanas de la Sierra de Colmenares, atravesada en túnel por uno de los ramales. Las actuaciones previstas se desarrollan principalmente sobre suelo urbano y agrícola, con una notoria presencia de elementos industriales y diversos equipamientos e infraestructuras, destacando la presencia del aeropuerto de El Altet.

La vegetación potencial de la zona (tarayares, adelfares, saladares y lentiscares) ha sido sustituida por cultivos de regadío intensivos, que han transformado el ecosistema original en lo que se conoce como «La Huerta». En el terreno dedicado a los cultivos dominan, según las zonas, los cultivos no arbolados y los de cítricos y almendros. En las pequeñas unidades de matorral que se pueden localizar en la zona de estudio, destaca la presencia de especies esclerófilas adaptadas a las condiciones xéricas, entre las que destacan los espinares con palmito (*Chamaerops humilis*) y espino negro (*Rhamnus lycioides*), y los tomillares con gran variedad de especies aromáticas (tomillo, lavanda, rabo de gato, etc.). La vegetación asociada a la zona afectada de la Sierra de Colmenares es característica de monte bajo y se ha detectado en ella la presencia puntual del hábitat de interés comunitario «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea» (código 6220) de carácter prioritario.

Desde el punto de vista faunístico el territorio no muestra, en general, demasiado valor, debido a la fuerte transformación antrópica que se centra casi de forma absoluta en superficies cultivadas sometidas a riegos intensivos. Como fauna de interés se encuentran las aves asociadas a las zonas húmedas, y que no se ven amenazadas de forma directa por la construcción del proyecto ferroviario, en lo que se refiere a afecciones que pudieran implicar su muerte por eliminación de hábitat y recursos o por atropello.

En cuanto a los espacios de interés natural más cercanos a la zona de actuación, destaca la presencia del Saladar de Agua Amarga, enclave incluido en el Catálogo de zonas húmedas de la Comunidad Valenciana (núm. 38) y en la relación de zonas húmedas del Plan Hidrológico de Cuenca del Júcar como «Marjal de Aigua Amarga» (los trazados previstos para las Soluciones 1 y 2 quedan alejados del perímetro de la cuenca de afección de este saladar). Otro espacio natural de interés a escala local son las Lagunas de Rabasa.

La actuación no afecta a ningún espacio incluido en la Red Natura 2000.

Por último, destaca la importancia de la zona de Alicante por la presencia de asentamientos de civilizaciones antiguas y elementos antrópicos en la Sierra de Colmenares, como es la «Ciudad de la Luz».

#### *Resultado de las consultas*

Durante el periodo de consultas previas se recibió respuesta de los siguientes organismos:

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
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, las principales sugerencias a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental se resumen a continuación:

Sistema hidrológico y riesgos de inundación y avenidas. Definición de las obras de paso necesarias que impidan la perturbación del régimen de corrientes de los cauces afectados. Dimensionamiento de las obras de drenaje necesarias, según el Ayuntamiento de Alicante y la Confederación Hidrográfica del Segura.

Paisaje y presencia de espacios protegidos. Posibilidad de afección sobre los enclaves del Saladar de Agua Amarga y la Sierra de Colmenares, según lo estimado por el Ayuntamiento de Alicante y el Departamento de Geología de la Universidad de Valencia.

Presencia de elementos del Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico. Posibilidad de que exista afección sobre los yacimientos arqueológicos localizados en la zona, así como en el patrimonio paleontológico de la zona de la Sierra de Colmenares, según el Departamento de Geología de la Universidad de Valencia y la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana.

### Información pública

El informe de alegaciones remitido por la Dirección General de Ferrocarriles, con fecha 30 de mayo de 2006, analiza las alegaciones efectuadas a las alternativas propuestas en el estudio informativo, excluyendo los tramos de la estación de Alicante y el canal de acceso, que fueron eximidos del procedimiento de evaluación de impacto ambiental por Resolución de la Secretaría de Medio Ambiente publicada en el BOE de 9 de noviembre de 2003.

Se han presentado 14 alegaciones en el período de información pública, de las cuales 6 corresponden a organismos y administraciones, 3 pertenecen a asociaciones y 5 corresponden a particulares.

En el informe de alegaciones se han analizado las sugerencias que, con carácter fundamentalmente técnico, contribuyen al perfeccionamiento de la actuación. El estudio informativo realiza un estudio previo de alternativas para los diferentes ramales que lo componen una vez se han descartado las alternativas no viables, seleccionando dos de ellas (Solución 1 y 2) y comparándose con mayor detalle. Desde un punto de vista medioambiental, ambas soluciones no presentan gran diferencia, siendo más favorable la Solución 1, que es la solución propuesta finalmente, en base principalmente a las menores afecciones sobre suelo agrícola, menores movimientos de tierra, etc.

El contenido de varias alegaciones recibidas se basa en modificaciones de carácter técnico. Entre las más significativas destaca el acuerdo mantenido entre AENA y la Dirección General de Ferrocarriles sobre el desarrollo de la Solución 1, de forma que sea una solución compatible y técnicamente viable, tanto para el ferrocarril como para el aeropuerto de El Altet, buscando ajustes en el tramo soterrado que afecta a la zona de servicio y al área de cautela del aeropuerto.

Otra de las modificaciones, consecuencia de la alegación emitida por el Ayuntamiento de Elche y de los contactos mantenidos con AENA, es la sustitución del puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (P.A.E.T.) propuesto en el entorno del aeropuerto de El Altet, por una estación de viajeros. A tenor de lo expuesto por la Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE, se ha determinado una nueva ubicación del cambiador de anchos, lo que ha supuesto modificaciones en el trazado propuesto en todas las vías existentes en el entorno (Ramal Alicante-Villena, Ramal de Mercancías y CTT).

El Grupo Municipal de Esquerra Unida-L'Entesa, en el Ayuntamiento de Alicante, y «Ecologistas en Acción del País Valenciano» afirman que las dos soluciones propuestas para el ramal Alicante-Término-Torrellano suponen una afección negativa sobre los valores naturales y paisajísticos de la zona húmeda del Saladar de Agua Amarga. Sin embargo, tras el análisis de los contenidos de ambas alegaciones realizado por el promotor, se determina que la presencia de la zona húmeda ha sido uno de los elementos que ha condicionado los trazados propuestos, de tal forma que se ha evitado la alteración sobre el Saladar y sobre su cuenca de afección, fijada en una anchura de 500 metros en torno a los límites de la zona, según lo establecido en el Catálogo de zonas húmedas de la Comunidad Valenciana.

Relativo a la ubicación de préstamos y vertederos, el Grupo Municipal de Esquerra Unida-L'Entesa, en el Ayuntamiento de Alicante, solicita descartar el empleo de una de las cubetas lagunares situada en las Lagunas de Rabasa como vertedero. El promotor afirma que la zona es alejada a las lagunas (zonas excluidas), actualmente degradada y con presencia de escombros, y que en caso de ser seleccionada, será convenientemente restaurada.

Las alegaciones presentadas por particulares (todas ellas idénticas), se centran en el ramal Alicante-Torrellano entre Alicante y la zona de Agua Amarga por las posibles afecciones sobre esta zona, principalmente motivadas por la posible creación de una barrera a la integración de la zona de Bacarot en los servicios y accesos a la ciudad de Alicante, la afección a la salida de aguas, la necesidad de modificar la red de riego agrícola por gravedad e impulsión y los impactos sobre las construcciones y los terrenos agrícolas.

El promotor indica en el informe de alegaciones que en el estudio informativo se ha procedido a la restitución de los principales caminos con nuevas estructuras de paso y nuevos caminos paralelos a la traza. Para evitar el riesgo de inundación se ha definido una red de drenaje que

permite el paso de los distintos cauces y líneas de escorrentía principales, manteniendo las actuales condiciones de permeabilidad. También el promotor señala que en el estudio informativo se contempla la continuidad de la red de riego existente, y que en los proyectos constructivos se optimizará el trazado del ramal ferroviario con objeto de reducir las afecciones a la viabilidad de explotación de los terrenos agrícolas.

### Integración del proceso de evaluación. Impactos y medidas correctoras

Alteraciones sobre el relieve y la morfología del terreno. Préstamos y vertederos: Se producirá una alteración sobre la morfología del terreno, debido a la necesidad de tierras para la construcción de la infraestructura en condiciones de seguridad. El volumen de desmonte es superior al volumen de rellenos o terraplén. En general, la zona de actuación es llana, sin embargo los tramos con una modificación más patente sobre las formas del relieve se produce sobre el ramal Alicante-Término-Torrellano, concretamente en los puntos kilométricos:

pp.kk. 4+500 a 5+400. Terraplén de unos 10 metros de altura.  
p.k. 6+390. Embocadura norte del túnel de la Sierra de Colmenares.  
p.k. 6+950. Embocadura sur del túnel de la Sierra de Colmenares.  
pp.kk. 7+100 a 8+400. Terraplén de unos 18 de metros de alto.

Los volúmenes de tierra necesarios para la creación de la infraestructura en dicho ramal son los siguientes:

Movimientos de tierra (m <sup>3</sup> )	Desmonte	Túnel	Terraplén	Volumen a vertedero
Solución 1 . . . . .	1.313.908,25	91.765,99	864.030,12	449.878,13
Solución 2 . . . . .	1.825.055,89	91.765,99	1.025.411,23	799.644,66

El promotor ha definido una serie de áreas de exclusión y restricción para la ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares. Como zonas restringidas se incluyen la Sierra de Colmenares, la zona del Barranco de las Ovejas, el patrimonio inmueble, el Saladar de Agua Amarga y las zonas del Dominio Público Hidráulico. Las zonas con cultivos en activo serán zonas con restricciones.

La ubicación de vertederos propuesta en el estudio informativo consiste en antiguos huecos de extracción en zonas degradadas y en aquellos ya explotados de canteras en actividad; considerando como zonas prioritarias para el vertido de tierras sobrantes las explotaciones mineras abandonadas o en activo, incorporando los materiales a los preceptivos planes de restauración en curso de las mismas.

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, hábitat 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.

Hidrología superficial y subterránea. Efecto barrera sobre la escorrentía superficial: Los trazados planteados pueden producir un efecto barrera frente a la escorrentía superficial, así como interferir sobre los cursos de agua naturales existentes en la zona. La instalación de viaductos, puentes y obras de drenaje, adecuadamente dimensionados y situados a lo largo de todo el trazado, dan paso al agua minimizando la afección.

El único cauce atravesado es el Barranco de las Ovejas, se trata de un cauce estacional y de carácter torrencial, para el cual se ha dispuesto un viaducto de 170 metros de longitud (pp.kk. 1+620 a 1+790), no produciéndose modificación del flujo hídrico. Asimismo, el promotor afirma que durante la fase de obras se establecerán las oportunas medidas correctoras que aseguren la no afección al cauce.

Para prevenir el posible efecto barrera se han proyectado una serie de obras de drenaje que evitan este efecto sobre la escorrentía. Estas obras para la Solución 1 y 2 consisten en:

Ramales	P.K.	Tipo de obra
Canal de acceso . . . . .	-	Soterrada.
Alicante-La Encina . . . . .	-	-
Alicante-Villena . . . . .	1+720-1+860.	Cuneta de guarda.
Ramal de Mercancías . . . . .	-	-
CTT . . . . .	0+267-1+540 (Vía 2). 0+000-0+267 (Vía 2).	Cuneta de guarda.



Ramales	P.K.	Tipo de obra
Alicante Término-Torrellano (Tramo común) .....	1+300. 1+705. 2+650. 2+970. 3+300. 4+500. 4+800. 5+460. 5+800. 7+020. 7+830.	Tubo 1800. Viaducto sobre Barranco de las Ovejas. Tubo 1800. Viaducto sobre la N-330. Tubo 1800. Tubo 1800. Marco 3,00 X 2,00. Tubo 1800. Marco 3,00 X 2,00. Tubo 1800. Tubo 1800.
Alicante Término-Torrellano (Solución 1) .....	8+350. 8+350-9+090. 10+465-11+300. 11+500.	Tubo 1800. Cuneta de guarda. Cuneta de guarda. Tubo 1800.
Alicante Término-Torrellano (Solución 2) .....	8+330. 8+540-8+945. 10+820-11+400. 11+400-12+100.	Tubo 1800. Cuneta de guarda. Cuneta de guarda. Cuneta de guarda.

Otras medidas de corrección hídrica consisten en evitar el arrastre de sedimentos hacia los cursos de agua (balsas de decantación y barreras de sedimentos), la acumulación o vertido de materiales en los cauces y la interrupción de los mismos (limitación de las actuaciones de obra). Para la ejecución de los viaductos y otras obras de drenaje se limitará la ocupación a las líneas de drenaje limitando la posible ubicación de instalaciones, acopios y accesos a una banda de 20 metros a cada lado del eje de la traza.

Los impactos de mayor significación por interrupción del flujo subterráneo tienen lugar en las zonas de excavación de los soterramientos y en el ámbito de la Sierra de Colmenares por la construcción del túnel. El promotor asegura llevar a cabo la aplicación de métodos de ejecución que minimicen el riesgo de afección.

Eliminación de la cubierta vegetal y efecto barrera sobre la fauna terrestre: La superficie ocupada por el eje ferroviario supone la destrucción de la cubierta vegetal natural mediante el desbroce a lo largo de las bandas de ocupación, así como un incremento del riesgo de degradación de las comunidades vegetales próximas, por daños derivados de las labores de excavación y movimiento de maquinaria.

Las áreas con presencia de vegetación de interés que pueden verse perturbadas consisten en la Sierra de Colmenares, por la posible afección de la embocadura sur del túnel sobre el hábitat de interés comunitario «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea», de código 6220 y de carácter prioritario, presente en la zona, y en la franja de ribera asociada al Barranco de las Ovejas, la cual no es afectada por la infraestructura debido a la construcción de un viaducto cuyas pilas de apoyo se sitúan fuera de esta zona. En cuanto a la Sierra de Colmenares, la posible afección es puntual y será corregida mediante la revegetación de los terrenos descubiertos, para evitar procesos erosivos y conseguir una integración paisajística de la nueva infraestructura, mediante la utilización de especies autóctonas.

El principal efecto que se genera sobre el hábitat y la comunidad faunística consiste en el aislamiento de las poblaciones de vertebrados terrestres (anfibios, reptiles y mamíferos). La ejecución de grandes taludes y el cerramiento que acompaña a la vía son los responsables principales de la aparición del efecto barrera.

Como medida correctora se ha propuesto la adecuación de las obras de drenaje como pasos de fauna según las comunidades animales afectadas en cada caso, las limitaciones que presenten estas obras serán solucionadas mediante su diseño o sobredimensionamiento como pasos inferiores. Asimismo, mediante el acondicionamiento de los drenajes ubicados en las vaguadas se asegurará la permeabilidad de micromamíferos y herpetofauna. En las labores de revegetación se crearán «pasillos verdes» que resulten atractivos para la fauna, mediante la plantación de especies vegetales con frutos que maduren en distintas épocas del año.

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.

Presencia de espacios naturales protegidos: El espacio protegido más cercano es el Saladar de Agua Amarga, incluido en el Catálogo de zonas húmedas de la Comunidad Valenciana, sin embargo el trazado finalmente diseñado ha evitado su afección directa y sobre su cuenca de afección, fijada en una anchura de 500 metros en torno a los límites de la zona húmeda establecida en dicho inventario.

Protección del Patrimonio Histórico, Artístico y Arqueológico: En el estudio de impacto ambiental se afirma que ninguno de los yacimientos inventariados por la Consejería de Cultura de la Generalitat Valenciana se ve afectado por las soluciones previstas. Por tanto, se tendrá en cuenta la afección a nuevos yacimientos que puedan aparecer durante la ejecución de las obras, por este motivo, el promotor afirma que llevará a cabo prospecciones arqueológicas previas al inicio de las obras, y a lo largo de todo el trazado previsto, siguiendo las indicaciones que establezca el órgano competente de la Generalitat Valenciana.

En la zona de la Sierra de Colmenares, debido a la presencia de diversos elementos paleontológicos, se procederá a realizar una prospección paleontológica (además de la arqueológica). De esta forma, en fase de proyecto constructivo se ajustarán los trazados, en especial en las embocaduras del túnel, en función de los resultados obtenidos.

Pérdida de la calidad acústica por incrementos sonoros: Para realizar la valoración de las afecciones acústicas, se ha procedido a la estimación de los niveles acústicos para cada zona de actuación teniendo en cuenta la situación futura. Las zonas consideradas para la instalación de pantallas acústicas son:

Ramales	P.K. inicio	P.K. final	Observaciones
Conexión con el eje de A.V. Alicante-La Encina.	p.k. 1+000		Se adoptarán medidas de protección acústica. Presencia de viviendas en las inmediaciones del apeadero de Torrellano.
Alicante Término-Torrellano (Solución 1).	11+600	12+125	
Alicante Término-Torrellano (Solución 2).	11+700	12+250	Presencia de viviendas en las inmediaciones del apeadero de Torrellano.

Planeamiento urbanístico: La instalación de la infraestructura ferroviaria supondrá la ocupación de suelos calificados como urbanos, urbanizables o no urbanizables de protección. La afección a suelos urbanos en la zona de Alicante es marginal, puesto que afecta a una zona industrial en una franja muy estrecha sin presencia de edificaciones. En cuanto a la zona de Torrellano, la afección se produce sobre suelo urbano con uso residencial actual, sin embargo la ocupación es pequeña y colindante con la vía existente.

A continuación se define la correlación entre las afecciones generadas y las medidas correctoras:

Afecciones	Medidas correctoras
Alteración de la morfología del terreno por la necesidad de tierra.	Ajuste del balance de tierras global y por tramos. Diseño de una propuesta de ubicación de préstamos y vertederos, incluyendo criterios de exclusión y restricción de las zonas y una valoración ambiental de dichos emplazamientos. Obtención de préstamos de explotaciones mineras activas en el momento de realizar las obras; si fuese necesaria la apertura de una nueva zona de préstamos, se localizará en cuencas visuales reducidas. Localización de las canteras lo más próximas posibles del trazado proyectado, fuera de las zonas sensibles. Aplicación de un Plan de restauración a las canteras y vertederos explotados.
Efecto barrera sobre la escorrentía superficial.	Diseño e instalación de viaductos, puentes y obras de drenaje.
Eliminación de la cubierta vegetal.	Construcción de balsas de decantación, barreras de sedimentos y limitaciones en las actuaciones de obra.
Efecto barrera sobre la fauna.	Revegetación de las zonas con especies autóctonas, existentes en el mercado de viveros, y que permitan prevenir la erosión, la integración paisajística y la recuperación ambiental de los usos del suelo y las condiciones del suelo iniciales.
Presencia de espacios naturales protegidos.	Adecuación de los drenajes como pasos de fauna. Creación de «pasillos verdes» atractivos para la fauna.
Patrimonio Histórico, Artístico y Arqueológico.	Evitar la afección directa y sobre la cuenca de afección, fijada en una anchura de 500 metros, en torno a los límites de la zona húmeda Saladar de Agua Amarga.
Ruido.	Prospecciones arqueológicas previas al inicio de las obras. Prospección paleontológica en el tramo afectado de la Sierra de Colmenares.
Suelo urbano.	Apantallamientos acústicos. Medidas compensatorias a los individuales afectados. Corrección de efectos desde el planeamiento municipal.

#### *Condiciones de protección ambiental específicas*

Deberán establecerse unas condiciones relativas a la protección del sistema hidrológico de obligado cumplimiento consistentes en:

Medidas necesarias para evitar el efecto barrera de la infraestructura sobre el drenaje del territorio, considerando el riesgo de inundación, y así garantizar el régimen de alimentación de las zonas húmedas existentes y afectadas por el trazado definitivo.

Medidas para garantizar las condiciones de evacuación de caudales y el drenaje natural, evitando modificar el flujo superficial de las aguas de ríos y barrancos afectados, incluyendo situaciones de torrencialidad.

Asimismo, se establecerán otras condiciones ambientales relativas a:

Presencia del hábitat de interés comunitario «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea», de código 6220 y de carácter prioritario, en la Sierra de Colmenares. Se deberá garantizar la no afección al mismo, y en caso afirmativo disponer de las medidas preventivas y correctoras necesarias en el proceso de ejecución de las emboaduras del túnel proyectado en dicha zona.

Se establecerán los medios necesarios para evitar la afección al medio físico y biótico que caracteriza la zona húmeda catalogada del Saladar de Agua Amarga.

Se garantizará la integración paisajística y recuperación ambiental de las superficies degradadas y afectadas por el trazado. En las zonas urbanas se verificará la correcta ejecución de las pantallas de ruido asegurando que los niveles de ruido no excedan de los límites establecidos por la legislación vigente.

En el desarrollo urbanístico del entorno de Torrellano, se tomará en consideración la afección sobre suelos urbanos (edificables o edificados) y se definirán las medidas compensatorias a los individuales afectados, así como la posible corrección de los efectos desde el propio planeamiento municipal.

#### *Programa de vigilancia ambiental*

El proyecto de construcción incorporará un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el 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 Programa 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:

Vigilancia durante la fase de ejecución:

Control de los movimientos de tierras, de la maquinaria y de las operaciones de construcción, en particular la zona de explanación de la traza, taludes, construcción del túnel, apoyos de viaductos, caminos de obra, zonas de préstamo, vertederos y áreas de acumulo temporal de materiales.

Seguimiento en la ejecución de las medidas para la corrección de los efectos sobre la fauna. Obras de drenaje para el paso de fauna, su ejecución y acabado.

Vigilancia de ejecución de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

Vigilancia de la ejecución de las medidas incluidas en el proyecto de apantallamiento acústico.

Control de acabado y limpieza final, verificando la retirada completa y transporte a vertedero de los restos de obra, escombros, etc.

Durante la fase de ejecución y de funcionamiento, hasta la finalización del periodo de garantía, se llevará a cabo una actuación arqueológica, la vigilancia relativa a la prevención de la erosión y de la inestabilidad del terreno, la protección del sistema hidrológico y la vigilancia relativa a la aparición de efectos no previstos sobre la vegetación, la fauna y la población.

Seguimiento de los distintos elementos afectados durante la fase de funcionamiento:

Control de los niveles de ruido.

Control de las labores de mantenimiento de las áreas restauradas y de su evolución.

Protección de la fauna.

Vigilancia ante la aparición de impactos no previstos.

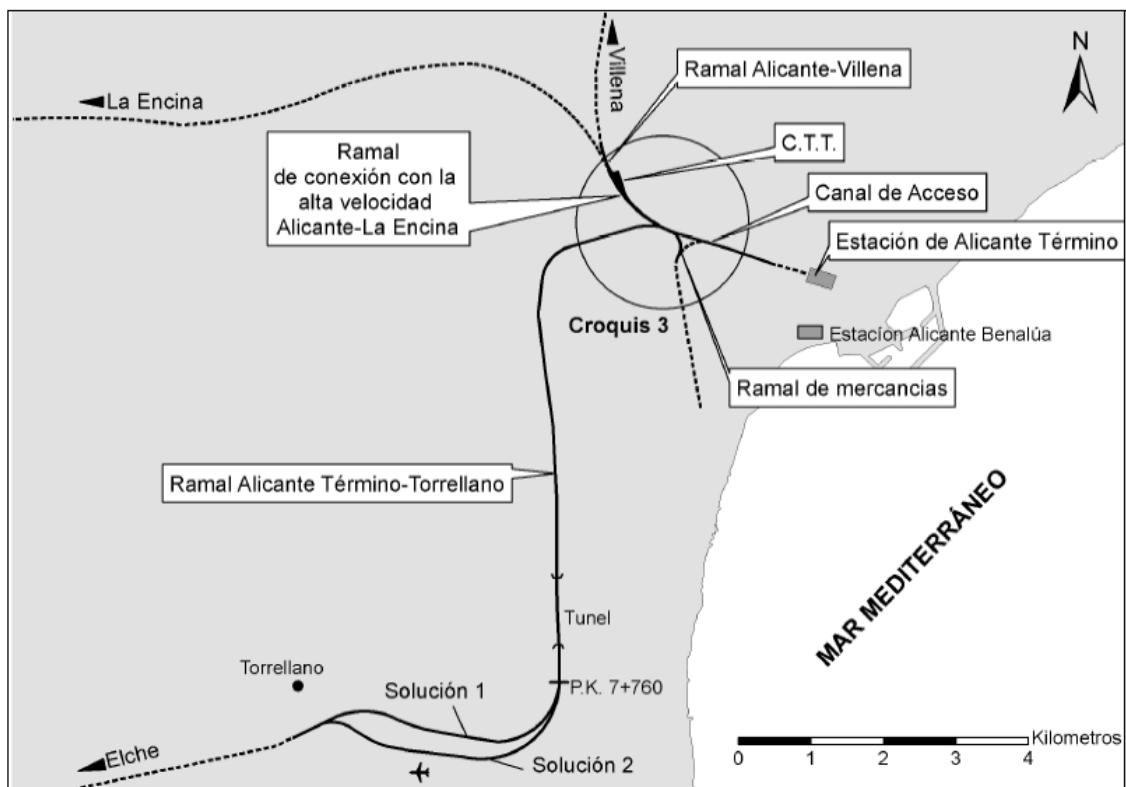
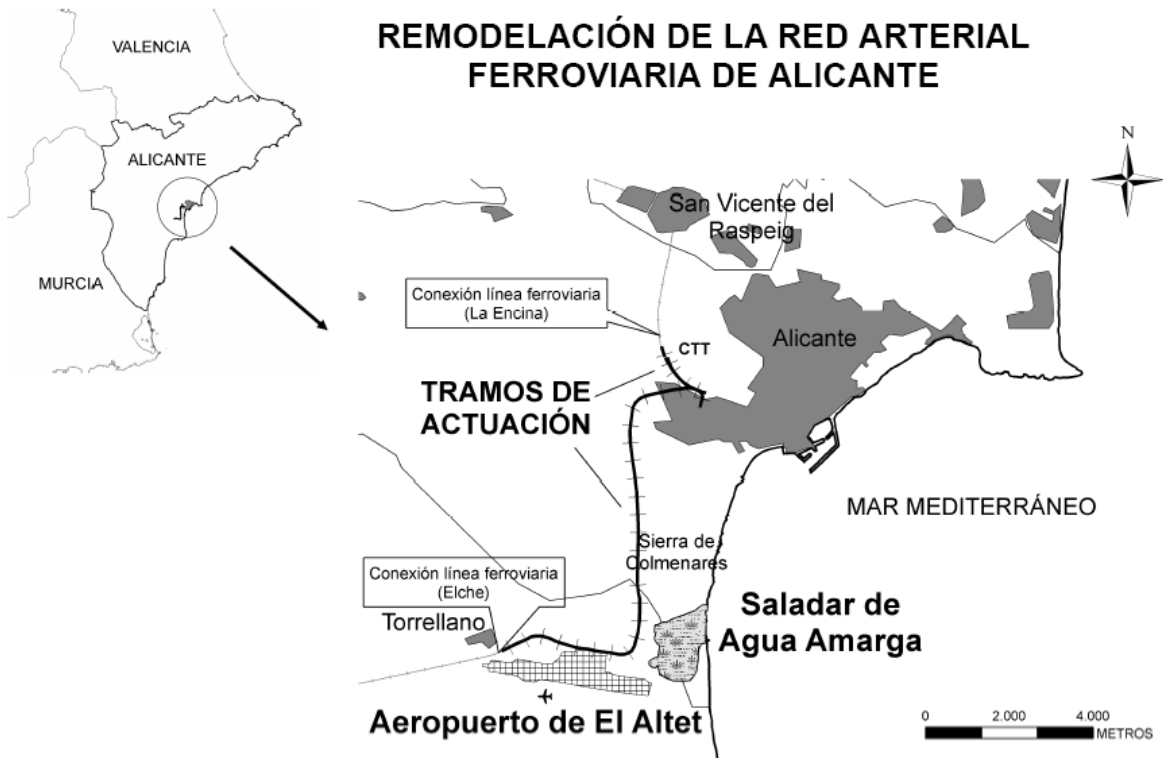
Informes a presentar: Previo al inicio de las obras se elaborará un informe arqueológico, un estudio de los niveles de ruido y un informe preliminar de referencia; asimismo durante las obras y en el periodo de garantía, se elaborarán informes periódicos ordinarios mensuales y particulares con carácter de urgencia, entre otros; garantizando así el seguimiento y el cumplimiento de las condiciones establecidas en el Programa de Vigilancia Ambiental.

#### *Conclusión*

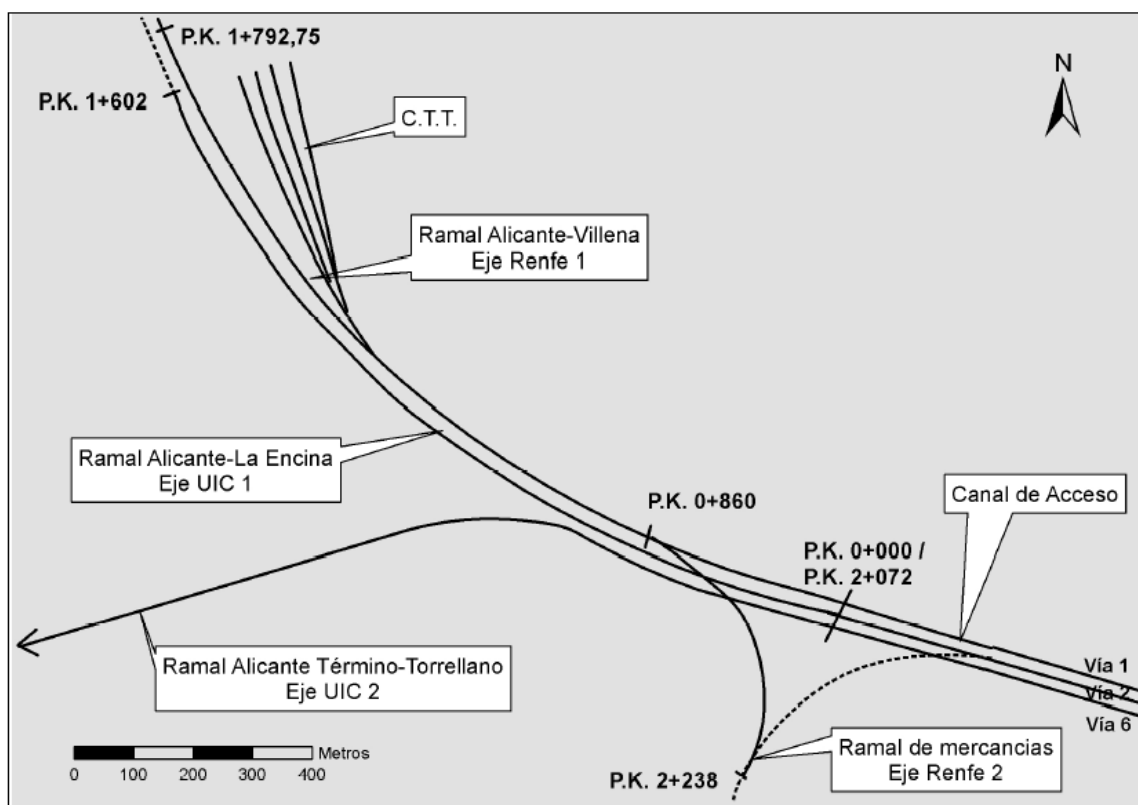
En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 21 de julio de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo del proyecto de «Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante», concluyendo que la actuaciones previstas en el Canal de Acceso (p.k. 1+850 a 2+072), en el Ramal de conexión con la LAV Alicante-La Encina (Eje UIC1), en el Ramal Alicante-Villena (Eje RENFE1), en el Ramal de mercancías (Acceso al puerto, eje RENFE 2), en el Centro de Tratamiento Técnico (CTT) y en el Ramal Alicante Término-Torrellano (y dentro del mismo la alternativa definida como Solución 1, que, una vez analizada, se comprueba que presenta menor volumen de desmonte, terraplén y tierras a vertedero, así como una menor afección sobre el suelo agrícola, y menos afección por ruido a las viviendas de las inmediaciones de Torrellano debido a que la longitud de su trazado en esa zona es menor que la de la Solución 2), son viables ambientalmente, no observándose impactos adversos significativos sobre el medio ambiente 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 la 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, 24 de julio de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.



Croquis 2. Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante



Croquis 3. Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante

## BANCO DE ESPAÑA

16407

**RESOLUCIÓN** de 18 de septiembre de 2006, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 18 de septiembre de 2006, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.

### CAMBIOS

1 euro =	1,2665	dólares USA.
1 euro =	149,47	yenes japoneses.
1 euro =	0,5765	libras chipriotas.
1 euro =	28,423	coronas checas.
1 euro =	7,4607	coronas danesas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	0,67480	libras esterlinas.
1 euro =	270,73	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanas.
1 euro =	0,6960	lats letones.
1 euro =	0,4293	liras maltesas.
1 euro =	3,9283	zlotys polacos.
1 euro =	9,1928	coronas suecas.
1 euro =	239,58	tolares eslovenos.
1 euro =	37,360	coronas eslovacas.
1 euro =	1,5887	francos suizos.
1 euro =	88,79	coronas islandesas.
1 euro =	8,2830	coronas noruegas.
1 euro =	1,9558	levs búlgaros.
1 euro =	7,4348	kunas croatas.
1 euro =	3,5272	nuevos leus rumanos.
1 euro =	33,9550	rublos rusos.
1 euro =	1,8503	nuevas liras turcas.
1 euro =	1,6821	dólares australianos.

1 euro =	1,4200	dólares canadienses.
1 euro =	10,0646	yuanes renminbi chinos.
1 euro =	9,8588	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	11.587,84	rupias indonesias.
1 euro =	1.211,34	wons surcoreanos.
1 euro =	4,6607	ringgits malasios.
1 euro =	1,9090	dólares neozelandeses.
1 euro =	63,604	pesos filipinos.
1 euro =	2,0124	dólares de Singapur.
1 euro =	47,297	bahts tailandeses.
1 euro =	9,2230	rands sudafricanos.

Madrid, 18 de septiembre de 2006.—El Director general, Javier Alonso Ruiz-Ojeda.

## CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR

16408

**RESOLUCIÓN** de 5 de septiembre de 2006, de la Presidencia del Consejo de Seguridad Nuclear, por la que se aprueba la concesión, para el año 2006, de las ayudas para la realización de actividades de formación, información y divulgación, relacionadas con la seguridad nuclear y la protección radiológica, convocadas por Resolución de 29 de marzo de 2006.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 7 de la Resolución de 29 de marzo de 2006, del Consejo de Seguridad Nuclear, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para el año 2006 de las