

**11691** *RESOLUCIÓN de 9 de junio de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo línea de alta velocidad entre Bobadilla y Granada, tramo: Bobadilla (Población)-Peña de los Enamorados (Málaga).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado 6.b del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada norma.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

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

Con fecha 7 de enero de 2004 se publicó en el B.O.E. núm. 6 la Resolución de 7 de noviembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Línea de Alta Velocidad entre Bobadilla y Granada», proyectándose un trazado con vía única, excepto para las variantes de trazado respecto a la línea actual, donde se proyecta plataforma apta para vía doble y los viaductos y túneles en vía única, previendo la posibilidad de vía doble.

Frente al planteamiento del estudio informativo de construir un trazado en vía única, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento ha optado por que la nueva línea disponga en

todo su recorrido de vía doble y de las características propias de una línea de alta velocidad y ancho internacional, configurándose como un eje transversal de alta capacidad y prestaciones que, además de conectar Granada con el resto del Estado, contribuya en gran medida a la articulación interna de Andalucía.

Este hecho, unido al fuerte rechazo social del que era objeto el trazado propuesto en el tramo Antequera-Peña de los Enamorados, según se recoge en el estudio de impacto ambiental, llevó a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación a modificar el trazado del tramo comprendido entre Bobadilla población y Peña de los Enamorados (Resolución de 27 de julio de 2004 que modifica la de 11 de diciembre de 2003 por la que se aprueba el Expediente de Información Pública y Aprobación Definitiva del Estudio Informativo del Proyecto «Línea de Alta Velocidad entre Bobadilla y Granada» en la que se indica la modificación del trazado en el tramo Bobadilla población y Peña de los Enamorados y la necesidad de que se redacte un nuevo Estudio Informativo y se someta a información pública y tramitación ambiental).

Por tanto, el objeto del proyecto es la construcción de una plataforma para vía doble en el tramo de línea entre Bobadilla-Población y la Peña de los Enamorados, y su conexión con la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga.

El trazado cruza los términos municipales de Antequera y Archidona, provincia de Málaga, en la comunidad autónoma de Andalucía.

El estudio informativo propone dos alternativas de trazado denominadas Alternativa Norte y Alternativa Sur, además de las conexiones con la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga denominadas Conexión Málaga y Conexión Córdoba. Fruto del proceso de información pública el promotor redactó un estudio informativo complementario en el que propuso una nueva alternativa de trazado denominada, Alternativa Sur-2, con una nueva ubicación para la futura estación de viajeros que de servicio a la localidad de Antequera, y una nueva alternativa para la conexión con la Línea de Alta Velocidad a Málaga denominada Conexión Málaga-2.

Las principales características de las alternativas de trazado propuestas son:

|  | Alternativa Norte               | Alternativa Sur           | Alternativa Sur-2          |
|--|---------------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Longitud (sin conexión) (m) .....            | 19.811,2203.                    | 22.131,087.               | 22.472,222.                |
| Longitud conex. Córdoba (m) .....            | 5.581,973.                      | 5.581,973.                | 5.581,973.                 |
| Longitud conex. Málaga (m) .....             | 6.506,220.                      | 6.506,220.                | -                          |
| Longitud conex. Málaga-2 (m) .....           | -                               | -                         | 8.662,301.                 |
| Volumen de desmonte (m <sup>3</sup> ) .....  | 762.207.                        | 760.731.                  | 1.660.426.                 |
| Volumen de terraplen (m <sup>3</sup> ) ..... | 4.648.539.                      | 4.419.845.                | 4.581.028.                 |
| Longitud de túnel (m) .....                  | 960.                            | 765.                      | 765.                       |
| Número de viaductos y longitud (m) .....     | 4 (140 m, 145 m, 210 m, 120 m). | 3 (150 m, 1356 m, 120 m). | 3 (150 m, 1.410 m, 120 m). |
| Número de pasos superiores .....             | 8.                              | 11.                       | 10.                        |
| Número de pasos inferiores .....             | 3.                              | 1.                        | 1.                         |

El análisis multicriterio realizado por el promotor en el que se tienen en cuenta aspectos técnico-funcionales, físicos, ambientales y económicos selecciona la Alternativa Sur-2 como la mejor valorada. Esta alternativa dispone de un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) de 1.183 metros, que podrá servir de base para el futuro establecimiento de una estación de viajeros que de servicio a la localidad de Antequera. Esta alternativa evita la afección del centro de la Asociación de Discapacitados Psíquicos de Antequera (ADIPA) situado en las proximidades de la carretera A-7281.

En cuanto a la conexión con Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga para resolver los movimientos Málaga-Granada y Granada-Málaga se opta por la Conexión

Málaga-2, evitándose el impacto de ruido y visual sobre el núcleo de Bobadilla-Población y permitiendo el desarrollo y crecimiento del mismo.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto*

La zona de estudio se encuentra en la cuenca hidrográfica del Guadalhorce, siendo éste y sus afluentes situados entre la Peña de los Enamorados y la cola del embalse de Guadalhorce los que podrán verse afectados por la traza.

Por otro lado, el área de estudio se emplaza dentro del sistema acuífero S-39, «Cuenca detrítica de Antequera». Pudiendo subdividirse desde el punto de vista hidrogeológico los materiales de la zona en cuatro unidades: acuífero triásico, acuífero carbonatado jurásico, acuífero detrítico carbonatado mioceno y acuífero detrítico de la Vega cuaternario. Siendo este último el que alberga mayores caudales de la zona.

Dentro del ámbito de estudio se encuentran espacios protegidos por el Catálogo de espacios y bienes protegidos del Plan Especial de Protección

del Medio Físico (PEPMF) de la Provincia de Málaga y el Plan General de Antequera. Destacando los siguientes:

Peña de los Enamorados. Recogido en la categoría de Protección Especial Compatible como «Paraje Sobresaliente», y en el Plan General como «Enclave excepcional». Se trata de un peñón calizo que constituye uno de los espacios naturales más asociado al paisaje antequerano.

Vega de Antequera. Incluido también como espacio de Protección Especial Compatible y catalogado como «Paisaje Agrario Singular» y en el Plan General como «Espacio de interés agrícola». Se caracteriza por ser una llanura con cultivos herbáceos de regadío, salpicado de numerosos cortijos.

La vegetación de la zona se puede separar en dos grupos: superficies agrícolas y superficies de vegetación natural. Gran parte de la zona de estudio se corresponde con cultivos de herbáceas en regadío, además se distinguen cultivos leñosos (en su mayoría olivar) en las zonas de pie de monte. Las áreas en las que se localiza la vegetación natural se restringen a la vegetación ripícola de la ribera del Guadalhorce y sus arroyos tributarios, y a las zonas de cerros, como el Cerro Batán, que se corresponde a con matorral mixto con pies dispersos de (*Quercus ilex rotundifolia*).

En cuanto a la fauna, cabe destacar la importancia de la Vega de Antequera como localización de poblaciones de aves esteparias, destacando el Sisón (*Tetrax tetrax*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y cernícalo primilla (*Falco naumanni*), ambas incluidas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE, relativa a la conservación de las aves silvestres.

Finalmente, cabe destacar la importancia arqueológica de esta zona desde el Paleolítico inferior hasta nuestros días, debido al alto nivel de ocupación de la Vega de Antequera a lo largo de la historia. Ejemplo de esta importancia son los numerosos yacimientos situados al sur de la Peña de los Enamorados, entre los que se encuentran: Los Olivillos, los Olivillos III, Cerro de la Virgen, Frente Camino de Peralta, Caserío de Lerva II, Casería Nueva, Casería de la Mancha, Casería San Antonio, Los

Portones de la Puebla, Partido Alto I, Partido Alto II, Arroyo Adelfas, Camino San Felipe, Huerta Ciprés, Huerta Palero.

### 3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

Entrada documentación inicial: La tramitación comenzó el 31 de mayo de 2005, con la recepción del documento inicial.

Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.—En la tabla adjunta se recogen los organismos e instituciones que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe.

| Relación de consultados  | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| Dirección General para la Biodiversidad .....  | —                    |
| Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía .. | X                    |
| RENFE, Dirección General de Infraestructuras, Dirección General de Proyectos y Coordinación de Inversiones .....   | X                    |
| Instituto Geológico y Minero .....   | —                    |
| Ayuntamiento de Antequera .....  | X                    |
| Ayuntamiento de Archidona .....  | —                    |
| ADENA .....  | —                    |
| Ecologistas en Acción .....  | —                    |
| S.E.O. ....  | —                    |
| Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza .....  | —                    |

De las consultas efectuadas a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía se recibió respuesta de la Delegación Provincial en Málaga de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Así mismo, la consulta efectuada a la Dirección General de Infraestructuras, Dirección General de Proyectos y Coordinación de Inversiones RENFE fue respondida por la Dirección de Medio Ambiente de la Dirección General de Proyectos, Programación y Construcción de Infraestructuras de la Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

#### Conservación del patrimonio:

Según la Delegación Provincial en Málaga de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, la zona afectada abarca una amplia superficie en la que se agrupan un gran número de yacimientos arqueológicos inventariados con protección de diversa índole. Es previsible la afección de las obras sobre algunos de estos yacimientos, bien de forma directa o indirecta, lo que requiere la adopción de una serie de medidas de carácter preventivo.

#### Planeamiento urbanístico:

El Ayuntamiento de Antequera solicita que se tenga en cuenta el Avance de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Antequera, donde se incluye una propuesta para el trazado de la línea de alta velocidad que se aproxima lo máximo posible al casco urbano para minimizar el impacto sobre la Vega de Antequera, posibilita una futura estación ferroviaria situada cerca del núcleo urbano y salvaguarda los yacimientos arqueológicos situados al sur de la Peña de los Enamorados.

Contenido del estudio de impacto ambiental: La Dirección de Medio Ambiente de la Dirección General de Proyectos, Programación y Construcción de Infraestructuras del ADIF indica una serie de estudios que deben ser incluidos en el estudio de impacto ambiental, referentes a la protección de recursos hídricos, protección de los espacios naturales, protección del suelo y la vegetación, protección de la fauna, protección del patrimonio cultural, restauración ambiental, ruido y vibraciones y aspectos socioeconómicos.

Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió las consultas al promotor con fecha 3 de febrero de 2006, incluyendo los aspectos destacados que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

Posteriormente, con fecha 12 de abril de 2006, se remitió al promotor la respuesta a las consultas de la Delegación Provincial en Málaga de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, que pese a llegar fuera de plazo se debía tener en cuenta.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.—Recepción de estudio de impacto ambiental y expediente de información pública.

Con fecha 5 de marzo de 2008 se recibió el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental, así como el expediente de información pública.

#### Información pública. Resultado:

Con fecha 6 de julio 2006 se publica en el B.O.E. núm. 160 anuncio de la Dirección General de Ferrocarriles relativo a la información pública del estudio informativo y estudio de impacto ambiental.

Las alegaciones recibidas versaban principalmente sobre el efecto barrera para el futuro crecimiento del núcleo urbano de Bobadilla-población que suponen las conexiones con Málaga y Córdoba (604 alegaciones), y el efecto negativo de las actuaciones previstas sobre las instalaciones de la Asociación de Discapacitados Psíquicos de Antequera (ADIPA) (5.519 alegaciones).

Por lo que el promotor elaboró un nuevo estudio informativo complementario, en el que propuso las denominadas alternativa Sur-2, con una nueva ubicación para la futura estación de viajeros que de servicio a la localidad de Antequera, y con el ramal de Conexión Málaga-2 con el fin de evitar dichas afecciones.

Con fecha 6 de julio 2007 se publica en el B.O.E. núm. 161 anuncio de la Dirección General de Ferrocarriles relativo a la información pública de este estudio informativo complementario y su estudio de impacto ambiental.

En esta nueva información pública se recibieron 1.996 alegaciones, cuyos aspectos ambientales más significativos, se referían a:

#### Zonas de préstamo:

El Ayuntamiento de Antequera, SEO/Birdlife y varias asociaciones de vecinos de Bobadilla-Población (262 alegaciones) señala la importancia del Cerro Batán como una de las escasas masas de bosque mediterráneo climático en la zona de la Vega de Antequera, por lo que destaca como hábitat para la fauna y punto ecoestratégico. También destaca por su importancia sociocultural como punto paisajístico singular, presencia de yacimientos arqueológicos, lugar en que se realiza la romería de Bobadilla y por ser la ubicación del depósito de agua que abastece a la población. Por lo que solicitan que no se utilice la zona de préstamo denominada en el estudio de impacto ambiental PR-2.

El promotor informa a los alegantes que se replanteará la utilización del Cerro Batán como zona de préstamo PR-2.

#### Ajustes de trazado:

El Ayuntamiento de Antequera solicita un ajuste de trazado para el tramo entre la A-343 y el Arroyo de las Adelfas, con el fin de minimizar la afección a las parcelas al norte de la localidad de Antequera.

El promotor ha respondido que en el proyecto constructivo se tendrán en cuenta los ajustes de trazado propuestos entre la A-343 y el Arroyo de las Adelfas.

El ayuntamiento también propone desplazar hacia el sur la Conexión con Córdoba, para aproximarla al trazado actual y así evitar la afección al Cerro Batán.

El promotor no considera que sea posible el desplazamiento hacia el Sur del eje de conexión Córdoba por suponer afecciones al Cortijo de la Maravillas y a las edificaciones junto a la vía actual.

#### Soterramiento:

La mayoría de alegaciones (1.625 alegaciones) solicitan que se siga el actual trazado, soterrándolo a su paso por Antequera y se conserve la estación existente. Justificando su solicitud, principalmente, en la afección a la Vega de Antequera y a la barrera que supondría la infraestructura entre ésta y la ciudad.

El ayuntamiento de Antequera considera como solución idónea el soterramiento del trazado a su paso por la población, siempre que técnica y económicamente sea viable. Por lo que solicita que se estudie esta opción.

El promotor ha realizado un informe de viabilidad del soterramiento, que se incluye en el Expediente de Información Pública y Oficial, y en el que se concluye que se produce un incremento de costes demasiado elevado.

Consultas a Administraciones ambientales afectadas. Resultado: Con fecha 4 de julio de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles envió copia del estudio informativo y su estudio de impacto ambiental a las administraciones ambientales implicadas, a fin de que remitiesen informe en el ámbito de sus competencias. Posteriormente, el 29 de junio de 2007, se remitió a las mismas administraciones el estudio informativo complementario y su estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía informa que los trazados previstos no afectan a espacios incluidos en la Red Natura 2000. Por otro lado, realiza una serie de indicaciones a tener en cuenta durante la redacción del proyecto constructivo:

Inclusión de un estudio acústico y de vibraciones determinando la necesidad de medidas de protección de acuerdo a la normativa sectorial andaluza.

Desaconseja el uso de las zonas de préstamo PR-1 y PR-2 por sus afecciones sobre los valores naturales. Asimismo, las instalaciones auxiliares estarán situadas fuera de zonas de recarga del acuífero detrítico de La Vega.

Las pilas de los viaductos quedarán al menos a 5 m del cauce del río Guadalhorce, respetando las zonas de servidumbre. Asimismo, se evitarán las afecciones sobre la vegetación de ribera.

Realización de estudios hidrogeológicos, previendo medidas correctoras y protectoras en caso de producirse alteraciones del nivel freático.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía considera que las actuaciones se encuentran en consonancia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.–El estudio informativo complementario incluye un análisis multicriterio, realizando una valoración global de cada una de las alternativas, teniendo en cuenta aspectos técnico-funcionales, físicos, ambientales y económicos, obteniéndose de este modo la alternativa óptima.

Resultando, según esta valoración multicriterio, la Alternativa Sur-2 como la mejor valorada, seguida de la Alternativa Norte y finalmente la Sur.

Desde el punto de vista del trazado la alternativa mejor valorada es la Alternativa Norte, siendo la Sur la mejor valorada respecto a características físicas (tanto geológicas como hidrológicas) y la Sur-2 la mejor valorada medioambientalmente y respecto al factor socioeconómico.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida.–A continuación se recogen los impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras diseñadas en el estudio de impacto ambiental para su prevención o minimización.

Protección de recursos hídricos: La nueva infraestructura creará un efecto barrera sobre la red natural de drenaje y un incremento local de la escorrentía al disminuir la permeabilidad de las superficies afectadas. Los cambios en el sistema de escorrentía natural pueden repercutir en un aumento de los riesgos de inundación, cambio en los procesos locales de erosión-sedimentación, afecciones sobre la vegetación hidrófila, etc.

Por otra parte la construcción de zanjas, desmontes y túneles, puede afectar a acuíferos superficiales o profundos produciendo un descenso de los niveles piezométricos.

El estudio informativo complementario incluye un anejo dedicado al estudio de la climatología e hidrología, en el que se determina los datos necesarios para el predimensionamiento hidráulico de los elementos de drenaje superficial (longitudinal y transversal) asociados a la línea a proyectar, previéndose la construcción, para la alternativa seleccionada, de dos viaductos sobre el río Guadalhorce:

| Eje                     | Punto kilométrico | Longitud (m) |
|-------------------------|-------------------|--------------|
| Conexión Córdoba .....  | 5+400             | 384          |
| Alternativa Sur-2 ..... | 115+700           | 1.420        |

El estudio de impacto ambiental incluye las siguientes medidas destinadas a minimizar la afección sobre este factor ambiental:

El proyecto constructivo precisará localización de los pilares de las estructuras proyectadas al objeto de salvar los cauces atravesados y minimizar la afección a la vegetación de ribera. Se proyectarán plantaciones en torno a los pilares a fin de enmascararlos.

Implantación de medidas de control de vertidos y plan de gestión de residuos, incluyendo: impermeabilización de parques de maquinaria, plataforma

de mantenimiento de maquinaria, instrucción técnica complementaria ante vertidos accidentales y gestión específica de cada tipo de residuos.

Protección de los espacios naturales:

El único espacio natural que atraviesa la traza es el Paisaje Agrario Singular de la Vega de Antequera, que verá reducida su superficie por la ocupación de la misma por parte de la línea de alta velocidad y sus instalaciones auxiliares en un total de 1.500.385 m<sup>2</sup>.

El promotor propone una serie de medidas destinadas a reducir el impacto sobre este espacio natural:

Replanteo y señalización de la zona de actuación de forma que se minimice la superficie afectada.

Prohibición de realización de actividades especialmente ruidosas en el entorno de las edificaciones en las que nidifica el cernícalo primilla.

Revisión, previa al desbroce, de la existencia de nidos de aguilucho cenizo en parcelas dedicadas al cultivo de cereal.

En las superficies de terreno agrícola atravesadas mediante viaductos, no se realizarán operaciones de retirada de la capa superficial de suelo, salvo en los lugares que vayan a ser afectados por el tránsito de maquinaria y operaciones de construcción de estribos.

Protección del patrimonio cultural:

Durante la fase de construcción, los movimientos de tierra serán susceptibles de alterar o destruir enclaves arqueológicos que forman parte del patrimonio histórico.

El estudio de impacto ambiental incluye un estudio arqueológico, en el que se recogen las medidas de carácter preventivo encaminadas a la protección del patrimonio arqueológico indicadas por la Delegación Provincial en Málaga de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, de las que cabe destacar:

En los yacimientos inventariados se realizará un estudio previo, no alterándose las zonas donde se ubican los mismos ni su entorno inmediato. En caso contrario deberán realizarse actividades arqueológicas previas (sondeos, excavaciones, etc.).

Realización de un seguimiento arqueológico de todo el trazado del proyecto, así como de cualquier actuación relacionada con el mismo.

Ruido y vibraciones: Durante la fase de ejecución del proyecto se producirán molestias a la población, debido al uso de maquinaria pesada y al trasiego de personal y vehículos.

Por otro lado, durante la fase de explotación la línea supondrá una fuente discontinua de ruido localizada en el espacio, aumentando los niveles cuanto más próximo está el receptor a la vía, por lo que el estudio de impacto ambiental, ha incluido una serie de medidas destinadas a minimizar estas afecciones:

Prevención de las molestias por ruido durante la fase de obras, especialmente en las zonas en que la traza discurre cerca de núcleos urbanos de población.

Se ha incluido un estudio de ruido y vibraciones en el que se ha calculado la huella sonora de las alternativas y se han localizado las viviendas que podrían estar sometidas a los niveles límites de ruido recogidos en el Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, de la Junta de Andalucía, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la contaminación acústica. El promotor propone medidas correctoras para todas estas viviendas. No obstante, en la fase de redacción del proyecto constructivo, realizará un estudio de detalle sobre los trazados definitivos. En la alternativa seleccionada por el promotor se afecta a 269 viviendas.

Planeamiento urbano:

La proposición por parte del promotor de las alternativas Sur-2 y conexión Málaga-2 en respuesta a las alegaciones del ayuntamiento de Antequera permite ajustarse a las últimas modificaciones del Avance del Plan General de Ordenación Urbana del Término Municipal de Antequera.

4.3 Cuadro sintético de relación entre impactos y las medidas correctoras.

| Impactos ambientales                  | Medidas correctoras   |
|---------------------------------------|---|
| Protección de los recursos hídricos.  | Diseño de viaductos minimizando la afección a los cauces y vegetación de ribera.<br>Localización de préstamos y vertederos evitando interceptar la red de drenaje o cercanía de cauces importantes.<br>Implantación de medidas de control de vertidos y plan de gestión de residuos: impermeabilización de parques de maquinaria, plataforma de mantenimiento de maquinaria, instrucción técnica complementaria ante vertidos accidentales y gestión específica de cada tipo de residuos. |
| Protección de los espacios naturales. | Minimización de la superficie afectada.<br>Prevención de molestias en zonas de nidificación del cernícalo primilla.<br>Prevención de afección al anidamiento de aguilucho cenizo.<br>Protección de superficies de terreno agrícola, minimizando la superficie a afectar y no realizando retirada de tierra vegetal en los cultivos bajo los viaductos.  |

| Impactos ambientales                | Medidas correctoras  |
|-------------------------------------|--|
| Protección de la vegetación.        | Minimización de la superficie alterada.<br>Protección de la vegetación riparia en la construcción de viaductos.<br>Protección de la vegetación durante la realización de las obras.<br>Revegetación en el entorno del trazado.     |
| Fauna.                              | Prevención de molestias por ruido en las zonas con fauna de interés.<br>Medidas de prevención sobre la fauna durante la fase de construcción.<br>Instalación y acondicionamiento de pasos de fauna.                                |
| Protección del patrimonio cultural. | Protección de yacimientos inventariados.<br>Realización de un seguimiento arqueológico.  |
| Ruido y vibraciones.                | Prevención de las molestias por ruido durante la fase de obras.<br>Detección de áreas sensibles.<br>Estudio de ruido a nivel de proyecto constructivo, en base al cual se diseñarán las medidas correctoras (pantallas acústicas). |

### 5. Condiciones al proyecto

Con el fin de complementar las medidas preventivas y correctoras establecidas por el promotor, el proyecto constructivo deberá incluir los siguientes condicionantes:

Realización de estudios hidrogeológicos, previendo medidas correctoras y protectoras en caso de producirse alteraciones del nivel freático.

Los estudios de detalle que propone el promotor para poder concretar las pantallas acústicas necesarias para minimizar la afección por ruido a la población, durante la fase de explotación, deberán garantizar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de ruidos (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas).

En caso de que no sea posible conseguir los objetivos de calidad establecidos reglamentariamente con la instalación de pantallas acústicas, deberán buscarse otras soluciones, como pudieran ser el aislamiento o alguna alternativa, técnica y económicamente viable.

El programa de vigilancia ambiental contemplará campañas de medición para el control de las medidas establecidas para la protección acústica de la fase de explotación.

El promotor establecerá un plan de obra encaminado a minimizar la afección acústica a la población del entorno que contemplará la no realización de obras durante el periodo nocturno, rutas de camiones y, en su caso, la colocación de pantallas fonoabsorbentes.

Deberá descartarse el uso del Cerro Batán como zona de prestamos (PR-2), así como el PR-1.

Las pilas de los viaductos quedarán al menos a 5 m del cauce del río Guadalhorce, respetando las zonas de servidumbre.

El proyecto de construcción incluirá un proyecto de restauración vegetal e integración paisajística de taludes, pasos, obras de fábrica, zonas de vertedero e instalaciones auxiliares (realizándose para ello labores de preparación del terreno, extensión de tierra vegetal, siembras, hidrosiembras y plantaciones). Asimismo, se incluirá un Plan de Prevención y Extinción de Incendios. Dicho estudio incluirá un apartado específico para la restauración de la vegetación de ribera del río Guadalhorce. El plan de restauración e integración paisajística deberá incluir sistema de riego por goteo que garanticen la implantación de las nuevas especies plantadas.

El programa de vigilancia ambiental incluirá controles de la calidad de las aguas durante la fase de obras

Se realizará una prospección faunística en la que se detectará la presencia de Sisón (*Tetrax tetrax*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y cernícalo primilla (*Falco naumanni*), así como de otras especies de aves esteparias. Una vez analizados los resultados de la misma se concretarán las medidas preventivas para evitar afección a la avifauna, que incluirán limitación de actividades molestas entorno a zonas de anidamiento durante el periodo de reproducción (desde marzo hasta agosto).

En el caso de que sea necesaria la realización de actividades especialmente ruidosas en el entorno de las edificaciones en las que nidifica el cernícalo primilla, se consultará al órgano ambiental de la Junta de Andalucía sobre las posibles limitaciones.

Revisión, previa al desbroce, de la existencia de nidos de aguilucho cenizo en las zonas sensibles.

### 6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental recoge un programa de vigilancia ambiental con el fin de garantizar el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras, y detectar y corregir diferentes alteraciones que no hayan podido prevverse en la fase de estudio

Además de los controles previstos por el promotor el programa de vigilancia ambiental deberá incorporar las siguientes especificaciones:

Vigilancia de los niveles freáticos durante la fase de obras, con el fin de detectar cualquier posible afección sobre los acuíferos presentes en la zona del proyecto.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el B.O.E. en el que se publica la DIA.

#### Conclusión:

En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 6 de junio de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable del estudio informativo línea de alta velocidad entre Bobadilla y Granada. tramo: Bobadilla (Población)-Peña de los Enamorados, definido por la Alternativa Sur-2, que incluye una nueva ubicación para la futura estación de viajeros que dé servicio a la localidad de Antequera, y la conexión con la Línea de Alta velocidad hacia Málaga denominada Conexión Málaga 2, concluyendo que no producirá impactos adversos significativos y queda adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales, siempre y cuando se realicen las medidas correctoras y protectoras incluidas en el estudio de impacto ambiental y las condiciones señaladas en la presente propuesta, que se deducen de la evaluación practicada.

Lo que se hace público de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 9 de junio de 2008.-La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Rivera Rodríguez.

