

la existencia de un dormidero de Cernícalo Primilla en las proximidades de la futura subestación de Tafalla, en la base del Monte Plano. También señala que debido a la existencia de una línea eléctrica de 220 kV en los alrededores de la Badina Escudera, las aves mueren electrocutadas, por lo que una nueva línea aumentaría este riesgo. Indica que la zona situada entre este espacio natural y el Parque Natural de Bardenas Reales es un corredor faunístico de algo valor con flujos de aves perpendiculares al futuro trazado, ya que Navarra se encuentra en una de las principales rutas migratorias de las aves de Europa. Subraya que esta es una zona de bosquetes mediterráneos con una rica ornitofauna y gran variedad de mamíferos, por lo que el trazado se debería desviar por una zona más antropizada como es el caso del corredor de la autopista. En relación con el cruce del río Aragón, en el estudio de impacto ambiental no se recogen las actuaciones necesarias para realizar el tendido, ni las especies ni el número de ejemplares de árboles afectados. En este mismo lugar hay una zona declarada como Suelo No Urbanizable de Protección de Cursos Fluviales incompatible con la instalación de un tendido eléctrico.

El promotor señala que en las proximidades de la subestación de Tafalla se localiza una zona de sensibilidad faunística muy alta donde como medida correctora se contempla la instalación de salvapájaros, incluyendo esta zona y reduciendo por tanto el peligro de colisión. Indica a su vez que el paso de la línea por el oeste del Monte Plano implicaría discurrir entre este espacio natural y una zona de importancia para aves esteparias, mientras que su paso por el este, implica hacerlo entre una zona mucho más antropizada y la subestación de Tafalla ya existente.

En cuanto a las electrocuciones de rapaces en las inmediaciones de Badina Escudera, indica que la disposición de los cables en la línea de 400 kV no supone un riesgo de electrocución, y la modificación del trazado no es posible porque discurre por la zona de menor afección posible sobre el entorno. En todo caso, la previsión de instalación de salvapájaros va a reducir los impactos de la línea. En cuanto a las rutas migratorias existentes, la disposición del tendido es paralela a sus flujos, con dirección norte-sur. El promotor considera suficientemente desarrolladas en el estudio de impacto ambiental el impacto y las medidas correctoras para el cruce con el río Aragón.

5635

RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el documento complementario del estudio informativo del proyecto «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Acceso a Alicante/Elche», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Línea de Alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Acceso a Alicante/Elche», se encuentra comprendido en el apartado b «Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido» del grupo 6 «Proyectos de infraestructuras» del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento aprobó con fecha 12 de diciembre de 1999 el estudio informativo «Línea de Alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Acceso a Alicante/Elche», que contemplaba la conexión desde la línea de alta velocidad Madrid-Albacete-Valencia, en el entorno de La Encina, a Alicante y Elche, así como la conexión entre ambos núcleos.

La Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información

pública mediante anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 23 de diciembre de 1999 y posterior rectificación de errores con fecha 4 de febrero de 2000.

El anexo I contiene los datos esenciales de este primer estudio informativo y estudio de impacto ambiental así como del resultado de la información pública de ambos.

Como consecuencia del resultado del trámite de información pública, la Dirección General de Ferrocarriles decidió redactar un documento complementario al estudio informativo en el que se reduce el número de alternativas y se trata de resolver la problemática expuesta en las alegaciones al proceso de información pública.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el documento complementario del estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 15 de septiembre de 2000 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Alicante» de 26 de septiembre de 2000.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 26 de marzo de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el documento complementario del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

Como información complementaria, la Dirección General de Ferrocarriles remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un documento fechado en abril de 2001, con trazados a escala 1:5.000, que incluye nuevamente un estudio de impacto ambiental.

Los aspectos más destacados de este nuevo documento se recogen en el anexo V.

Con fecha 30 de mayo de 2002, la Dirección General de Ferrocarriles remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental una Adenda en la que se desarrolla una variante de trazado entre los puntos kilométricos 58+822 y 68+636, según la designación del estudio informativo, propuesta para evitar la afección al vertedero de residuos urbanos de Alicante.

Los aspectos más destacados de esta Adenda se recogen en el anexo VI.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Documento complementario del estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Acceso a Alicante/Elche»

Declaración de impacto ambiental

La presente declaración se refiere al trazado principal del ferrocarril entre La Encina, Alicante y Elche. Con el fin de evitar confusiones, todas las referencias a puntos kilométricos en el condicionado de la presente declaración se corresponden con el trazado de la alternativa seleccionada en el estudio informativo a escala 1:5.000, designado entre el punto kilométrico 0+000 y el 75+988 para el trazado La Encina-Alicante, con excepción del tramo entre los puntos kilométricos 58+822 y 68+636, donde se refiere a la Adenda a dicho estudio, y entre el punto kilométrico 0+000 y el 20+784 para el acceso a Elche.

Quedan excluidas de la declaración, por no estar analizadas en el estudio de impacto ambiental, las líneas de transporte de energía eléctrica, las zonas de préstamos que no coincidan con canteras autorizadas con planes de restauración aprobados, las zonas de vertederos que no coincidan con canteras abandonadas expresamente autorizadas por los órganos autonómicos competentes, las instalaciones auxiliares de obra o definitivas, los caminos de acceso a las obras que requieran evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa vigente, las estaciones de nueva construcción que pudieran plantearse y cualquier nuevo ramal que pudiera verse.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente, y completada la información con visitas de campo, se considera que, para la realización de la alternativa propuesta por el promotor tanto en el proyecto

de construcción como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas protectoras y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa propuesta deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los criterios que se recogen a continuación. Gran parte de estos ajustes de trazado se basan en las propuestas del estudio de impacto ambiental de la fase a escala 1:5.000 y su Adenda.

Eje La Encina-Alicante:

1.1 Con objeto de disminuir el efecto barrera para la fauna en el monte de utilidad pública número 70, atravesado en esta zona, el paso inferior previsto en el punto kilométrico 4+010 tendrá unas dimensiones mínimas de 8 × 3,5 metros.

1.2 Con objeto de no afectar a la zona periférica de protección del humedal «Laguna de Salinas», de 500 metros a partir del límite de la misma, se desplazará el trazado hacia el noreste entre los puntos kilométricos 20+500 y 21+500 de forma que se evite dicha afección.

1.3 En el entorno del punto kilométrico 22+400 deberán construirse dos pasos superiores independientes en lugar de uno, como está previsto, para reponer la carretera de las Virtudes en uno y la Cañada Real de Almansa a Collado Salinas en el otro, haciendo coincidir con este último el paso del camino ecológico que sigue el trazado del ferrocarril desmantelado.

1.4 Con objeto de disminuir la afección a la morfología, el paisaje y la vegetación (ésta en las Lomas de Tejera en la sierra de Cabrera) se modificará el trazado, proyectándolo de forma que se eviten las afecciones a los cerros y lomas situados en los puntos kilométricos 30+200, 33+000, 33+750 y muy especialmente a las Lomas de Tejera, punto kilométrico 32+000 (zona de interés faunístico y con vegetación), para lo cual se modificarán y disminuirán los parámetros de trazado si fuese necesario. En el caso de las Lomas de Tejera (punto kilométrico 32+000) en ningún caso se afectará, incluso en la fase de construcción, a la zona situada al oeste del camino que bordea este espacio. Además de las modificaciones de trazado se proyectarán los elementos constructivos necesarios (muros, inclinación de taludes,...) para minimizar la afección debida a los desmontes en esta zona.

1.5 Se repondrán de forma independiente la carretera CV-830, cortada en el punto kilométrico 34+010, y la Vereda de la Peña Rubia cortada en el punto kilométrico 34+080, evitando que la vía pecuaria coincida en un tramo con la carretera como ocurre en el trazado propuesto.

1.6 Con objeto de no interceptar los cursos naturales de agua que confluyen en el barranco principal a la salida del túnel de las Barrancadas, en los puntos kilométricos 37+850, 38+150, 38+580, se bajará la cota de la rasante en el túnel y en esta zona del acceso sur de forma que discurra en túnel bajo estas vaguadas. Asimismo, el trazado en planta se proyectará de forma que se evite en la mayor medida posible la afección a las zonas con pinares, en especial en la ladera situada junto a la Cañada de la Perdiz (punto kilométrico 39+250) para lo cual se considerará desplazar el trazado hacia el oeste evitando también el desvío del barranco del Derramador. La altura de los desmontes en las bocas del túnel de las Barrancadas no superará los 15 metros. Las áreas de instalaciones que fueran necesarias para la ejecución de este túnel se localizarán en el entorno de la boca norte del mismo, desde donde deberán acometerse las excavaciones. En cualquier caso, quedará expresamente prohibida la localización de áreas auxiliares de obras, parques de dovelas o cualquier tipo de instalación auxiliar en la boca sur de este túnel.

1.7 Con objeto de disminuir la ocupación de las vaguadas, el efecto barrera para la fauna y la afección a la vegetación, se proyectará un puente entre los puntos kilométricos 45+000 y 45+100.

1.8 Con objeto de reducir el efecto barrera para la fauna y la afección a los cauces en la rambla del Alabastre se construirá un viaducto al menos entre los puntos kilométricos 62+100 y 62+200 de la modificación de trazado de la Adenda.

1.9 Con objeto de disminuir la afección al monte de utilidad pública AL1016/AL39, cruzado entre los puntos kilométricos 63+600 y 63+800 de la modificación de trazado de la Adenda, a los hábitats prioritarios situados entre los puntos kilométricos 63+400 y 64+200 así como el efecto barrera inducido sobre la fauna en esta zona, se deberá construir un falso túnel al menos entre los puntos kilométricos 63+600 y 63+800.

1.10 Con objeto de disminuir la afección a las viviendas de la urbanización La Alcoraya, el viaducto previsto entre los puntos kilométricos

64+970 a 65+300 de la modificación de trazado de la Adenda se prolongará al menos hasta el punto kilométrico 64+900 para lo cual se elevará ligeramente la cota de la rasante si es necesario.

1.11 Entre el punto kilométrico 70+250 y 70+700 del eje La Encina-Alicante el trazado se proyectará el trazado de forma que no se afecte el Saladar de Fontcalent.

1.12 Con objeto de disminuir los impactos sobre la geomorfología y el paisaje del túnel de Serreta Larga (punto kilométrico 71+000) se emboquillará en una zona con recubrimiento suficiente para garantizar la excavación de la mayor longitud posible del túnel en mina, y de forma que no se afecte al Saladar de Foncalent (de acuerdo con lo establecido en la condición anterior) ni se produzcan desmontes significativos en el cerro situado al sur del trazado. La altura de los desmontes en las bocas no superará los 15 metros. En la prolongación de la boca oriental se aprovechará para reponer la continuidad de los caminos cortados en dicha zona.

Acceso a Elche:

1.13 Con objeto de disminuir las afecciones sobre la geomorfología y el paisaje debidas al desmonte de grandes dimensiones (altura y longitud) previsto en la salida del túnel de la Temerosa (puntos kilométricos 10+850 – 11+250) el trazado se proyectará en túnel en esta zona, prolongando el previsto; para garantizar su viabilidad se desplazará el trazado hacia el oeste del orden de 80 – 100 metros en la zona de la prolongación del túnel (desde la boca prevista hasta el punto kilométrico 11+250), no superándose en ningún caso los 15 metros de altura para los desmontes resultantes. Asimismo, este ajuste del trazado deberá permitir la disminución, respecto a los previstos en el estudio informativo, de los taludes que se generen entre los puntos kilométricos 10+000 y 10+400. Las áreas de instalaciones auxiliares que fueran necesarias para la ejecución de este túnel deberán localizarse en terrenos llanos o de pendiente suave, para evitar que con la construcción de dichas zonas auxiliares se generen grandes movimientos de tierras. En cualquier caso, estará expresamente prohibida la localización de estas zonas en el barranco de los Carboneros (punto kilométrico 10+550) y en el barranco de Los Ojos (punto kilométrico 11+400).

1.14 Con objeto de evitar la ocupación de cauces y disminuir las afecciones sobre la red de drenaje superficial, el paisaje y el efecto barrera para la fauna, se proyectará un viaducto en sustitución de la obra de drenaje del punto kilométrico 12+000.

1.15 Para minimizar la afección y el efecto barrera en el monte público AL100, la boca norte del túnel de El Murón se adelantará desde el punto kilométrico 12+380 la longitud suficiente para que la altura del desmonte en la misma no supere los 15 metros.

1.16 Con el fin de minimizar el efecto barrera sobre la población inducido por la trinchera prevista entre los puntos kilométricos 16+000 y 16+800 del eje del acceso a Elche, se proyectará el trazado en planta y alzado con este objetivo, disponiendo un falso túnel al menos entre los puntos kilométricos 16+400 y 16+700.

1.17 Para disminuir la afección paisajística en el monte público AL3010/AL76 y sobre la vegetación, la boca del túnel de Elche se prolongará, en túnel o falso túnel, al menos hasta el punto kilométrico 16+950 antes del camino del punto kilométrico 16+980, eliminando el gran desmonte frontal previsto.

2. Protección y conservación de los suelos y vegetación

Con el fin de proteger la vegetación del entorno de las zonas de obras y minimizar las afecciones por pérdida de suelos fértiles, se adoptarán las siguientes medidas:

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. En el cruce de las zonas sensibles señaladas en el estudio de impacto ambiental, como montes, zonas con vegetación de interés, en especial los hábitats de la directiva 92/43/CEE, cauces, espacios naturales, suelos no urbanizables con protección ambiental o yacimientos, el jalonamiento se reemplazará por un cerramiento provisional con malla metálica y postes hormigonados, que garantice la integridad de dichas zonas.

2.2 Se recuperará la capa superior del suelo o tierra vegetal en todas las zonas que se afecten de forma directa o indirecta por las obras, para su posterior utilización en los procesos de restauración. Solamente se considerará tierra vegetal aquella que presente un cierto contenido en materia orgánica y nutrientes disponibles para las plantas así como propágulos

y restos vegetales. El proyecto de construcción definirá los requisitos que deberán reunir las tierras para que sean consideradas como vegetales. Los suelos fértiles obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 2 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso que sea necesario, su siembra y abonado periódico.

2.3 Debido al elevado riesgo de incendio que existe en gran parte de las zonas atravesadas por el trazado, y especialmente en las masas de pino carrasco situadas en el entorno del tramo entre los puntos kilométricos 0+500 y 2+000, en la Sierra de Cabrera (punto kilométrico 32+000) y en la Sierra de la Umbría (punto kilométrico 38+000), todas ellas en el eje La Encina-Alicante, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, acorde con el Decreto 61, de 27 de mayo de 1986, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, sobre prevención y extinción de incendios forestales o con la Orden de 30 de marzo de 1994, de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, por la que se regulan las medidas generales para la prevención de incendios forestales, que será desarrollado por el adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Vinalopó (punto kilométrico 45+500 del eje a Encina-Alicante y 9+300 del acceso a Elche) las pilas y los estribos de los viaductos de cruce sobre este cauce se situarán a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera. Durante la construcción de estas estructuras se minimizará la afeción a la vegetación de ribera que no superará la anchura de las propias estructuras.

2.5 Se minimizará la afeción producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos los caminos existentes o construyendo nuevos sobre la superficie a ocupar por la traza. Aquellos caminos no contemplados en el estudio de impacto ambiental, como pudieran ser los accesos y caminos de obras, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa autonómica, cuando afecten a terrenos cubiertos de vegetación natural a lo largo de más de 2 kilómetros en el caso de Castilla-La Mancha o los caminos rurales de nuevo trazado, cuando hayan de discurrir por terrenos naturales, seminaturales o incultos, situados en zonas boscosas o en laderas de montes para el caso de la Comunidad Valenciana.

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

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Júcar, las siguientes medidas:

3.1 Cualquier ocupación del dominio público hidráulico, sea provisional o definitiva, deberá contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

3.2 Con carácter general se evitará la rectificación y canalización de cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.3 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Siempre que sea técnicamente viable se colocarán las pilas fuera de los cauces. Las estructuras se diseñarán con el mínimo esvaje respecto a los cauces.

3.4 En las zonas con riesgo de inundación temporal se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Júcar, un análisis del posible efecto barrera de la línea de alta velocidad. El diseño de los drenajes transversales se realizará teniendo en cuenta la necesidad de evitar el efecto presa de la nueva infraestructura. Se considerará como zona de riesgo a estudiar el entorno de la Rambla del Angosto (punto kilométrico 11+900 a 12+700).

3.5 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afeción a pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.6 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles

así como la de los estribos y pilas de los viaductos se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

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

3.8 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cauces, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función. Estas medidas se aplicarán con carácter general a todos los cauces, debiendo ser especialmente intensas en el entorno del río Vinalopó (punto kilométrico 45+500 del eje a Encina-Alicante y 9+300 del Acceso a Elche), del barranco de los Baladres (punto kilométrico 48+500 del eje a Encina-Alicante), de la rambla de Rambuchar (punto kilométrico 72+700 del eje a Encina-Alicante) y del barranco de Barbasena (punto kilométrico 18+700 del acceso a Elche).

3.9 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar y deberán ser demolidos tras la finalización de las obras.

3.10 De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, en los tramos comprendidos entre los puntos kilométricos 35+960 y 38+500 (acuífero Umbría) del eje La Encina-Alicante y 12+500 a 16+200 (acuíferos Sancho y Colmenar) del Acceso a Elche, se diseñarán sistemas de recogida y conducción de aguas pluviales y del freático hacia terrenos donde se pueda llevar a cabo la recarga del acuífero.

4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 De forma previa a la aprobación del primero de los proyectos de construcción, la Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un estudio específico de fauna de todo el tramo La Encina-Alicante/Elche, donde se analicen las especies animales del entorno y los corredores biológicos y principales pasos naturales de fauna, proponiendo la ubicación de los pasos de fauna precisos, así como su tipología y dimensiones. Dicho estudio se realizará en coordinación con el órgano ambiental competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y de la Generalidad Valenciana, y concluirá con el diseño de los pasos artificiales para vertebrados de pequeño, mediano y gran tamaño que sean necesarios para garantizar la permeabilidad de la nueva línea de alta velocidad. Los proyectos de construcción desarrollarán de forma específica para cada tramo las prescripciones de dicho estudio. Las obras de drenaje que se adapten como pasos de fauna o los nuevos pasos diseñados, se dimensionarán teniendo en cuenta su longitud y las especies de fauna que deban utilizarlas.

4.2 Como mínimo, se construirán pasos para fauna o se sobredimensionarán y adecuarán obras de drenaje con este fin en todos los montes públicos atravesados, en las masas forestales y en el entorno de zonas de interés faunístico. Con independencia de esto, y con carácter general, el trazado deberá contar con pasos de dimensiones suficientes para el cruce de grandes mamíferos con un distanciamiento máximo de cinco kilómetros. En las obras de drenaje adecuadas como paso de fauna se deberá contemplar la instalación de pasarelas laterales si fuera preciso así como la protección contra la erosión, mediante soleras, de las salidas. Se evitará el empleo de tubos metálicos ondulados como material para la construcción de obras de drenaje transversal. En las embocaduras de pasos de fauna, marcos ampliados para este uso u obras de drenaje acondicionadas, los proyectos de construcción incluirán la restauración de la vegetación, de forma que ésta ayude a la localización y uso del paso.

4.3 Se adecuarán las obras de drenaje longitudinal instalando rampas rugosas en las cunetas reducidas o con pendientes laterales superiores a 1H:1V, y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.4 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a su interior. El cerramiento siempre se colocará de forma que queden libres las embocaduras de las obras de drenaje, garantizando de este modo el libre tránsito de la fauna a través de ellas. Además, para evitar el acceso de la fauna a las vías, y su atropello, la malla deberá ir enterrada un mínimo de 40 centímetros, y ser de tipo cinegético o progresivo. La separación entre postes del cerramiento debe ser como máximo de 4 metros, alcanzando una altura mínima de 1,70 metros, que deberá aumentarse hasta 2,20 metros en zonas donde se detecte la presencia de ciervo. En la vega del río Vinalopó la valla deberá reforzarse con otra de altura mínima de 50 centímetros y constituida por una malla de luz inferior a 2 centímetros o por una superficie lisa.

4.5 Para evitar o minimizar la colisión de aves con los trenes, el proyecto de construcción incluirá un estudio específico y una propuesta de medidas a aplicar para todo el tramo La Encina-Alicante/Elche. Con independencia de lo anterior, los viaductos, al menos el del río Vinalopó, dispondrán de pantallas opacas de altura suficiente, a justificar en el proyecto de construcción, que eviten la colisión de las aves.

4.6 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni otras actividades generadoras de ruido durante el período comprendido entre marzo y mediados de junio en el entorno de la Sierra de Cabrera (punto kilométrico 32+000 del eje La Encina-Alicante). En esta misma zona se evitarán los trabajos nocturnos. La iluminación nocturna en las bocas de los túneles de Las Barrancadas y de La Temerosa será la menor posible para la adecuada realización de dichos trabajos, empleándose lámparas de vapor de sodio.

4.7 A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, aquellos de alta tensión de 2.ª y 3.ª categoría, que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea, desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir los puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al trespelillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.ª y 2.ª categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad.

4.8 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. En función de los resultados del citado seguimiento se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre núcleos urbanos o edificaciones dispersas a lo largo del trazado se procederá al riego periódico de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a préstamos y a posibles vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados. A estos efectos, se considerarán zonas especialmente sensibles las zonas habitadas del entorno de la traza así como los cultivos, especialmente los frutales.

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

6. Protección contra el ruido y las vibraciones en áreas habitadas

Los proyectos de construcción incluirán un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en

este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará como mínimo las zonas sensibles con viviendas debiendo realizarse estudios acústicos específicos y con mayor profundidad en las zonas urbanas de La Encina (4+500 a 5+500), Novelda (49+000 a 49+600), Alicante (73+000 a 75+988) y el entorno de Elche (18+700 a 20+700). En estas últimas zonas se tendrá en cuenta tanto la influencia acústica de la nueva línea como la de otras infraestructuras existentes, en concreto la línea actual de ferrocarril y la N-330 en La Encina y Novelda, el ferrocarril actual en Alicante y la autopista A-7 en el entorno de Elche. Asimismo, se deberá incluir un estudio acústico específico de la urbanización «Montesol» (punto kilométrico 14+000 del acceso a Elche) que proponga las medidas de protección necesarias entre las que se contarán la colocación de pantallas, la prolongación del túnel de El Murón y el tratamiento fonoabsorbente de este túnel.

Los estudios acústicos determinarán la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística. Se evitará el empleo de pantallas acústicas transparentes por el riesgo de colisión para las aves, limitando su empleo a edificaciones concretas donde las pantallas opacas puedan afectar a la luminosidad, colocando en este caso marcas en la pantalla que destaquen su presencia.

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

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

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

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o en el suelo urbanizable, el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considera más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En caso de que el ruido de fondo inicial supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en los núcleos urbanos de La Encina, Novelda, Alicante, el entorno de Elche y la urbanización «Montesol», así como en las edificaciones habitadas existentes, de forma dispersa, a lo largo de todos los trazados. El ferrocarril no deberá transmitir unos niveles al ambiente interior cuyo índice de percepción vibratoria K supere los valores siguientes:

Uso	Día	Noche
Residencial	2	1,4
Oficinas	4	4
Comercial e industrial .	8	8
Sanitario	1	1

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido y las vibraciones, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

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

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

7.1 En coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y/o con la Consejería de Cultura y Educación de la Generalidad Valenciana se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con las citadas consejerías, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas. Como mínimo, y de acuerdo con el estudio de impacto ambiental, deberá prestarse especial atención a los siguientes tramos: 22+500 a 22+700, 44+800 a 45+000, 45+500 a 45+900 y 63+400 a 63+600 del eje La Encina-Alicante y 8+250 a 8+600, 9+400 a 9+700, 10+500 a 10+600 y 11+300 a 11+500 del acceso a Elche.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de todas las vías pecuarias afectadas. Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Generalidad Valenciana, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel. De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, cuando las vías pecuarias se repongan mediante pasos inferiores estos tendrán unas dimensiones de al menos 9 x 5 metros para cañadas (15+020, 16+600, 28+920, 50+600) y 7 x 5 metros para veredas o cordeles, y por extensión coladas, (18+800, 26+810, 39+900, 42+790, 53+400, 54+780, 55+550, 57+370 y 60+850 del eje La Encina-Alicante, y 1+200 y 2+400 del acceso a Elche). Las siguientes vías pecuarias interceptadas precisarán una reposición diferente de la señalada en el estudio de impacto ambiental:

Punto kilométrico 22+400 La Encina-Alicante. Cañada Real de Almansa al Collado Salinas. Deberá reponerse con un nuevo paso superior independiente, de acuerdo con la condición 1.4.

Punto kilométrico 34+080 La Encina-Alicante. Vereda de la Peña Rubia. Deberá reponerse con un nuevo paso independiente de la carretera CV-830, de acuerdo con la condición 1.6.

Punto kilométrico 38+900 La Encina-Alicante. Vereda de los Serranos. Deberá sobredimensionarse el marco de 5 x 3 metros previsto, que deberá ser al menos de 7 x 5 metros.

Punto kilométrico 49+200 La Encina-Alicante. Colada de Barranquet. Su reposición deberá ser pactada con la Generalidad Valenciana.

Punto kilométrico 10+200 Acceso a Elche. Colada del Rabosero o Monforte. Deberá reponerse sobre el túnel o falso túnel señalado en la condición 1.1 entre los puntos kilométricos 10+250 y 10+350.

Punto kilométrico 14+900 acceso a Elche. Colada del Barranco de Barbasena. Deberá sobredimensionarse el marco de 5 x 3 metros previsto, que deberá ser de 7 x 5 metros.

7.3 Cuando la reposición de una vía pecuaria no suponga la restitución de la totalidad de la superficie ocupada se deberá compensar con terrenos, de forma que no exista una pérdida residual de superficie de vías pecuarias.

7.4 Todas las reposiciones de vías pecuarias mediante pasos superiores (22+400, 29+880, 31+730, 33+230 del eje La Encina-Alicante y 7+500 y 16+800 del acceso a Elche) así como de cualquier camino por el que se produzca tránsito de ganado, contarán con pantallas opacas a ambos lados del paso de al menos dos metros de altura.

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

Durante la fase de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

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

Con carácter general, siempre que el trazado discurra paralelo y pegado a una carretera o a otro ferrocarril, se deberán reponer todos los caminos que cuenten con pasos sobre las infraestructuras existentes.

De forma específica, y para mejorar la permeabilidad territorial del trazado propuesto, los pasos de caminos previstos deberán completarse al menos con otros situados en los puntos kilométricos 5+000, 13+900, 21+500, 25+000, 40+600 y 44+700 del eje La Encina-Alicante; 10+300 y 11+300 del acceso a Elche, ambos sobre los túneles o falsos túneles referidos en la condición 1.1; 3+150 de la Conexión con el Corredor Mediterráneo y 1+700 de la Conexión con el Corredor Mediterráneo y 1+000 del Ramal de Conexión Valencia-Albacete, o en sus inmediaciones, salvo que el trazado final en dichas zonas discurra en túnel o viaducto o que los municipios interesados soliciten expresamente la reposición de otros caminos diferentes.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

Al no contemplar el estudio de impacto ambiental la localización y evaluación ambiental de zonas de préstamos y vertederos, éstas quedan excluidas de la presente declaración de impacto ambiental, ya que es posible conocer sus repercusiones y viabilidad ambiental.

Se considerarán aceptables y acordes con la presente declaración de impacto ambiental, los préstamos procedentes de yacimientos o canteras autorizadas y con planes de restauración aprobados, así como los vertidos para relleno de canteras abandonadas siempre que cuenten con la aprobación del órgano ambiental de la comunidad autónoma donde se ubique la cantera a rellenar.

En cualquier caso, en los estudios que se realicen para la selección y localización de estas zonas, así como para la localización de zonas de instalaciones, se considerarán zonas de exclusión, al menos, las siguientes: los espacios naturales protegidos, catalogados, inventariados o propuestos para su protección, tales como lugares de importancia comunitaria, microrreservas de flora, montes públicos, zonas de interés faunístico, zonas húmedas o puntos de interés geológico; las masas forestales o zonas con vegetación arbórea; las riberas de ríos; los terrenos de alta permeabilidad; el entorno de núcleos urbanos; los yacimientos arqueológicos; y todas aquellas zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico. Todas las zonas de exclusión deberán cartografiarse convenientemente y figurar en los planos contractuales así como en el pliego de prescripciones técnicas del proyecto.

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

El proyecto definirá las zonas en las que se extenderá tierra vegetal siempre como tratamiento previo a la ejecución de siembras, hidrosiembras y/o plantaciones. En ningún caso se propondrá la restauración de áreas afectadas por las obras mediante un tratamiento consistente exclusivamente en la extensión de una capa de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. En este sentido, se deberán contemplar los sustratos principales con repercusión sobre la vegetación. Se evitará el empleo de especies exó-

ticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

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

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

11. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, para las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

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

El Gestor de Infraestructuras Ferroviarias como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Antes del inicio de las obras.

Escrito de la dirección ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, en especial en lo referente a la adecuación ambiental del proyecto a que se refiere la condición 1.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

- b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

- c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras exigidas en las condiciones de la presente declaración.

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

Medidas preventivas y correctoras realmente ejecutadas, exigidas en las Condiciones de la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre la permeabilidad de la línea de alta velocidad para la fauna a que se refiere la condición 4 y sobre el atropello de aves a lo largo de todo el trazado.

Informe sobre la efectividad de las medidas de protección acústica y campañas de mediciones acústicas a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 10.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. Documentación adicional

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

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

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

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas a que se refiere la condición 3.

Estudio de corredores biológicos y pasos de fauna, y medidas relativas a la protección de la fauna a que se refiere la condición 4.

Estudio de la previsión de ruido y proyecto de medidas de protección a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de detección de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 7.

Reposición de las vías pecuarias interceptadas a que se refiere la condición 7.

Medidas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la continuidad de los servicios existentes a que se refiere la condición 8.

Localización de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a que se refiere la condición 9, incluyendo la aprobación del órgano ambiental competente.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 10.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere la condición 11.

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

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memo-

ria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa recogida en el estudio informativo a escala 1:5.000, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe favorable de los órganos ambientales de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y de la Generalitat Valenciana.

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

Madrid, 28 de febrero de 2003.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Resumen del estudio informativo, estudio de impacto ambiental e información pública de diciembre de 1999

El estudio informativo tiene por objeto definir los accesos entre la Línea de Alta Velocidad Madrid-Albacete-Valencia, en el entorno de La Encina, y Alicante y Elche, así como la conexión entre estos dos núcleos. Comprende las siguientes relaciones ferroviarias:

La Encina-Alicante (Madrid-Albacete-Alicante).

La Encina-Elche (Madrid-Albacete-Región de Murcia).

Túnel de La Encina-Alicante (Valencia-Alicante).

Túnel de La Encina-Elche (Valencia-Región de Murcia).

Conexión directa Alicante-Región de Murcia, tramo Alicante-Elche.

Para el planteamiento de corredores se consideran tres zonas:

Nudo de La Encina: Está formado por tres bifurcaciones, con enlaces a distinto nivel o saltos de carnero, entre las circulaciones Madrid-Albacete-Valencia, Madrid-Albacete-Alicante/Elche y Valencia-Alicante/Elche.

Corredores de acceso a Alicante: Se plantean tres corredores, Este, Centro y Oeste, al oeste y sur de la vía actual, siendo el primero de ellos el que más coincide con ésta.

Corredores de acceso a Elche: Se plantean seis corredores, designados de la A a la F, con variaciones sobre todo en el corredor a Alicante del cual parte, y el punto en que lo hacen, y en el paso al oeste o al este de Novelda y de Aspe.

Combinando los corredores de acceso a Alicante y a Elche, se proponen diez soluciones globales. Estas soluciones se analizan desde distintas perspectivas, y se comparan en función del criterio temporal, el criterio de coste, el criterio de impacto ambiental y el criterio de vertebración territorial, pero no se opta por ninguna de ellas.

El estudio de impacto ambiental analiza los diez corredores resultantes, diferenciando entre los tres corredores de acceso a Alicante y los seis de acceso a Elche. Considera el corredor Este de Alicante como el que menos alteraciones causa con respecto a la mayor parte de los aspectos ambientales, con excepción de su paso junto a la Sierra de la Cabrera, área de interés faunístico. En los accesos a Elche considera que el corredor D es el que menos alteraciones puede causar pese a discurrir próximo al LIC de la Sierra de Crevillente.

Concluye señalando que desde el punto de vista de afección a la vegetación, en concreto a matorrales gipsícolas, la mejor solución es la 4; desde el punto de vista de la afección a la fauna la mejor es la 10 y desde el punto de vista de la afección a espacios y áreas de interés natural la mejor es la 4.

En la información pública se presentaron 16.637 alegaciones de la administración estatal, autonómica y local, instituciones, asociaciones y particulares. Gran parte de las alegaciones rechazan la línea de alta velocidad en general. Las restantes, se oponen al paso por alguna zona concreta,

señalan afecciones concretas, aportan recomendaciones técnicas o proponen corredores concretos o nuevas soluciones. Los principales aspectos tratados en las alegaciones son:

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalidad Valenciana remite numerosas observaciones de carácter general para el conjunto de trazados Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.

El Ayuntamiento de Agost considera que la solución más idónea es el corredor Oeste con la alternativa 2.2. El Ayuntamiento de Elche considera que las soluciones de menor impacto ambiental en Elche son la 8 y la 10. El Ayuntamiento de Elda solicita que se retire la propuesta de trazados entre La Encina y Alicante por no existir consultas previas y se proponga un nuevo trazado que reduzca los impactos sobre los pueblos del interior. El Ayuntamiento de Monforte de Cid considera el corredor Oeste el más desfavorable. De los accesos a Elche, estima que la solución D es la menos agresiva. El Ayuntamiento de Monóvar se opone a los trazados y solicita que se excluya el paso de la línea por su municipio. El Ayuntamiento de Novelda propone un corredor por el norte del término municipal. El Ayuntamiento de Petrer se opone a la línea de alta velocidad en cualquiera de las alternativas. El Ayuntamiento de Salinas se muestra en contra del trazado Oeste en el tramo que afecta a este municipio. El Ayuntamiento de Sax propone la adopción de la alternativa Oeste al no afectar a su municipio. El Ayuntamiento de la Villa de Aspe se opone a la totalidad de los trazados propuestos. El Ayuntamiento de Villena considera que la mejor opción es el corredor Este, soterrando las instalaciones ferroviarias en el centro urbano de Villena.

La Comunidad de Aguas de Novelda considera los trazados que discurren por este municipio absolutamente inaceptables para la agricultura.

Los Verdes del País Valenciano consideran que el AVE no es de utilidad pública y social, que ocasiona una peligrosa afección medioambiental y al sector agrícola, que afecta al bienestar urbano de los municipios atravesados, que separa el territorio y que causa impactos sonoros. Ecologistas en Acción consideran que la línea de alta velocidad no es rentable económica ni socialmente, y que los estudios informativo y de impacto ambiental son incompletos e insuficientes.

Entre las alegaciones de particulares, 12.623 se oponen al trazado por su afección al Valle del Vinalopó, destacando entre todas ellas como principales afecciones que ocupa suelo agrícola y regadíos, incomunica el entorno rural, imposibilita el crecimiento urbanístico, fragmenta hábitats, destruye poblaciones vegetales endémicas y zonas arboladas y forestales, ocasiona una elevada mortandad de animales por atropello, genera ruido, vibraciones e impacto visual y afecta a elementos culturales y parajes naturales. Otras 178 alegaciones muestran su apoyo al corredor Este a su paso por Villena, soterrando las líneas existentes; 213 se oponen al Corredor Este y Centro; 1.433 se oponen a los corredores C y D en Novelda y Monóvar; y 478 se oponen al Corredor B.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo. Documento complementario

El objeto del documento complementario es definir y analizar las posibles alternativas de trazado para los corredores de alta velocidad a escala 1:25.000, con las modificaciones planteadas en el proceso de información pública del primer estudio. Las relaciones ferroviarias consideradas son las mismas que en el primer estudio informativo.

En el planteamiento de corredores se consideran tres zonas, iguales al anterior estudio informativo:

Nudo de La Encina: Similar al planteado en el primer estudio.

Corredores de acceso a Alicante: Se consideran viables dos corredores, denominados Este y Oeste, que coinciden aproximadamente con los corredores Centro y Oeste del primer estudio, rectificadas tras la información pública de dicho estudio. En su primer tramo, entre La Encina y la bifurcación de Caudete son coincidentes, separándose a partir de este punto, y pasando el corredor Este al este de Monóvar y al norte de Novelda y Monforte del Cid, y el Oeste al oeste y sur de estos mismos núcleos.

Corredores de acceso a Elche: Se plantean cuatro corredores, designados como Este-Elche 1 y 2 y Oeste-Elche 1 y 2, con variaciones en el corredor a Alicante del cual parte, y el punto en que lo hacen, y en el paso al oeste o al este de Novelda y de Aspe. El corredor Oeste-Elche 1 corresponde al F del primer estudio, el Este-Elche 2 es nuevo pero en buena parte coincidente con el anterior, el Oeste-Elche 2 tiene como base el E del primer estudio y el Este-Elche 2 es también nuevo, en parte coincidente con el anterior. Se incluyen también unos pequeños ramales denominados triángulos, que permiten el movimiento Alicante-Elche/Murcia y viceversa.

Combinando los corredores de acceso a Alicante y a Elche, se obtienen cuatro soluciones, que son:

Solución Este-1: Corredor Este de Alicante y corredor Este-1 de Elche. Tiene una longitud de 111,1 kilómetros, con 11.590 metros de túneles y 3.170 metros de viaductos. El volumen de excavación en desmonte es 10.050.000 metros, el de excavación en túneles 2.340.000 metros y de terraplén de 10.850.000 metros, destinándose a vertedero al menos 1.540.000 metros. Su presupuesto asciende a 172.996 millones de pesetas (1.039,73 millones de euros).

Solución Este-2: Corredor Este de Alicante y corredor Este-2 de Elche. Tiene una longitud de 103,4 kilómetros, con 6.380 metros de túneles y 3.800 metros de viaductos. El volumen de excavación en desmonte es 7.350.000 metros, el de excavación en túneles 1.290.000 metros y de terraplén de 11.250.000 metros, siendo la obra deficitaria en al menos 2.610.000 metros. Su presupuesto asciende a 144.540 millones de pesetas (868,70 millones de euros).

Solución Oeste-1: Corredor Oeste de Alicante y corredor Oeste-1 de Elche. Tiene una longitud de 104,18 kilómetros, con 11.520 metros de túneles y 2.500 metros de viaductos. El volumen de excavación en desmonte es 10.370.000 metros, el de excavación en túneles 2.320.000 metros y de terraplén de 10.700.000 metros, destinándose a vertedero al menos 1.990.000 metros. Su presupuesto asciende a 162.870 millones de pesetas (978,87 millones de euros).

Solución Oeste-2: Corredor Oeste de Alicante y corredor Oeste-2 de Elche. Tiene una longitud de 100,68 kilómetros, con 10.210 metros de túneles y 2.900 metros de viaductos. El volumen de excavación en desmonte es 8.500.000 metros, el de excavación en túneles 2.020.000 metros y de terraplén de 10.850.000 metros, siendo la obra deficitaria en al menos 330.000 metros. Su presupuesto asciende a 154.795 millones de pesetas (930,34 millones de euros).

El estudio incluye una comparación de soluciones teniendo en cuenta el criterio temporal (tiempos de recorrido y plazo de ejecución), el criterio de coste (costes de inversión, de mantenimiento y de explotación), el criterio de impacto ambiental, la contribución a la vertebración territorial y las alegaciones recibidas. La comparación se realiza de forma independiente en cada criterio, sin realizar una jerarquización de soluciones ni proponer ninguna de ellas.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental. Documento complementario

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

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: hidrología e hidrogeología, espacios naturales protegidos y áreas de interés natural, vegetación, usos del suelo, vías pecuarias, cotos de caza y montes, suelo protegido, paisaje y arqueología.

El estudio señala que los condicionantes ambientales más importantes están relacionados con los espacios naturales, las áreas pobladas por especies incluidas en la Directiva Hábitats cartografiadas como microrreservas de flora, las poblaciones faunísticas de interés y por áreas con cultivos de interés. Destaca que no existen territorios con el calificativo de espacio natural protegido, ZEPA o IBA, pero en el entorno de los corredores se sitúan cuatro microrreservas de flora (Cabecicos de Villena, Cabezo Chocolaíno, Miramontes y Cabezo Largo), tres humedales catalogados (Laguna y Salero de Villena, Laguna de Salinas y Embalse de Elche) y dos Lugares de Importancia Comunitaria (Sierra y Laguna de Salinas y Sierra de Crevillente). Señala que todo el territorio posee una destacada potencialidad arqueológica.

Dentro de los efectos durante la fase de construcción, destacan: Con respecto a la afección a la vegetación las alternativas más adecuadas son la Oeste-1 y 2 que afectan a 1,2 y 1,6 hectáreas de matorrales gipsícolas respectivamente, siendo más desfavorables las opciones Este-1 y 2, que afectan a 27 y 26 hectáreas respectivamente. La alternativa Oeste no afecta a áreas de interés faunístico, mientras la Este afecta de forma indirecta a la Sierra de la Cabrera, al pasar a menos de 300 metros. La alternativa Este afecta de modo indirecto, sin atravesarlas, a la laguna de Salinas y al saladar de Fontcalent, y la Oeste también de modo indirecto a este último espacio. La alternativa Este-1 afecta a 7,47 hectáreas de yacimientos arqueológicos, la Este-2 a 14 hectáreas, la Oeste-1 a casi 14 hectáreas y la Oeste-2 a 15 hectáreas.

En la fase de explotación los principales efectos son: la alternativa Este-1 afecta a 41,1 hectáreas de suelo no urbanizable protegido, la Este-2 a 49,2 hectáreas, la Oeste-1 a 55,8 hectáreas y la Oeste-2 a 60,8 hectáreas. Con respecto a los niveles acústicos, existirán excesos de ruido en Villena, Alicante y Elche para todas las alternativas, en Monóvar y Novelda para las alternativas Este y en Monforte de Cid para las alternativas Oeste. Las alternativas Oeste interceptan 18 vías pecuarias, la Este-1 intercepta 24 y la Este-2 intercepta 20. La alternativa Oeste-1 afecta a 9,7 hectáreas de montes, la Oeste-2 a 5,5 hectáreas, la Este-1 a 8,7 hectáreas y la Este-2 a 4,5 hectáreas.

Compara las alternativas, calculando un índice acumulado de comparación de corredores, donde el más adecuado sería el Este-1, seguido del Oeste-1, Este-2 y por último el Oeste-2. Tras esto, incluye un orden de preferencia de corredores, no coincidente, donde señala en primer lugar el Este-1, seguido del Este-2, el Oeste-1 y por último el Oeste-2.

Entre las medidas a considerar en la redacción de los proyectos destacan una relación de ajustes de trazado para evitar formaciones vegetales de interés, yacimientos arqueológicos, suelo no urbanizable protegido, montes, zonas de alto valor paisajístico, zonas de alto impacto visual y en zonas ruidosas y en el entorno de espacios naturales.

Entre las medidas correctoras, muchas de carácter general, destaca la delimitación del perímetro de obra, paralización del periodo de obras, protección de espacios naturales, protección y recuperación de las condiciones de recarga de acuíferos, actuaciones arqueológicas, apantallamiento acústico, reposición de la permeabilidad territorial, medidas por ocupación de montes, rescate genético, aisladores de instalaciones eléctricas, integración paisajística, localización de zonas auxiliares temporales y permanentes y reconfiguración del terreno ocupado por vertederos y zonas de préstamos.

El estudio incluye un programa de vigilancia ambiental.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental. Documento complementario

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 11.938 alegaciones, correspondiendo 3 a administraciones supramunicipales, 10 a administraciones locales, 25 a agrupaciones o asociaciones y el resto a empresas y particulares. Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalidad Valenciana muestra su postura plenamente favorable en relación con la propuesta sometida a información pública. Considera que las estaciones deben tener centralidad, siendo preferible en Elche ampliar la actual estación en lugar de la nueva prevista. Propone asimismo una estación en el aeropuerto de El Altet, otra en Villena y otra entre Elda-Monóvar y Novelda. Señala que el corredor Este presenta claras ventajas funcionales, territoriales y ambientales. Recomienda soluciones en viaducto en las llanuras agrícolas como la situada al norte de Villena y en trinchera en las proximidades de la estación Elda-Monóvar y del cruce con la N-330 por la abundancia de edificaciones dispersas.

RENFE considera aceptables los corredores Este y Oeste en el acceso a Alicante, considerando el Elche Oeste 2 el más conveniente en el acceso a Elche.

El Ayuntamiento de Agost considera que la solución más idónea es el corredor Oeste, que dejaría libre de afecciones la zona sur del término.

El Ayuntamiento de Benezúr manifiesta su apoyo a la opción Norte y su rechazo a la opción Supersur.

El Ayuntamiento de Elche se remite a las alegaciones que hizo en la anterior información pública.

El Ayuntamiento de Monforte del Cid considera mejor para la comarca la adecuación y desdoblamiento del trazado actual a velocidad de 200/220 km/hora, proponiendo, en caso que se opte por la línea de alta velocidad, la opción Este 2 con los accesos a Elche/Murcia al este del municipio, ya que los actualmente previstos causarían gravísimos perjuicios al municipio.

El Ayuntamiento de Monóvar considera inaceptables las soluciones Oeste-1, Oeste-2 y Este-1, señalando que la solución Este-2 ofrece una solución viable si se ajusta para minimizar la afección a las propiedades de la zona. Propone que se desplace el Acceso a Elche/Murcia hacia el este del término de Monforte del Cid.

El Ayuntamiento de Novelda destaca la afección del corredor Oeste por separar el espacio entre Novelda y Aspe y afectar a cultivos agrícolas tradicionales y que el corredor Este se sitúa más hacia el sur de lo solicitado por el ayuntamiento. Propone un corredor por encima de las sierras de la Serreta Larga y la Xirixola.

El Ayuntamiento de Salinas se muestra en contra del trazado Oeste en el tramo que afecta a este municipio por su afeción a viñedos y a la Laguna y Sierra de Salinas.

El Ayuntamiento de San Vicente del Raspeig solicita una línea de cercanías en el corredor Villena-Alicante.

El Ayuntamiento de Sax propone convertir los PAET en estaciones comarcales. No aprueba el corredor Este a su paso por Sax por su afeción a viviendas, al paraje de utilidad pública El Plano y a la Sierra de Cabrerías, aprobando la alternativa Oeste. Señala que el desvío a Alicante y a Elche deberá producirse por el corredor Este una vez sobrepasada la Sierra de Águilas entre Monforte y Alicante. Numerosos particulares coinciden con estas alegaciones.

El Ayuntamiento de la Villa de Aspe informa negativamente y rechaza los trazados previstos a su paso por su término municipal, considerando que causan graves perjuicios a la vertebración territorial, dividen el término, destruyen ecosistemas y limitan el crecimiento de la población.

El Ayuntamiento de Villena se lamenta que se haya eliminado la solución Este que contemplaba el soterramiento de las vías actuales en el casco urbano de Villena, considerando esta actuación un objetivo urbanístico irrenunciable. Señala que deberá preverse el mayor número de pasos posible y construirse caminos de servicio paralelos al trazado, y que no se producirán interrupciones en la circulación por las vías pecuarias. Resalta varios puntos donde existirán terraplenes de 9 a 13 metros, donde podrían preverse viaductos. Destaca el riesgo de inundación en la Rambla del Angosto si el trazado no se adecua a las avenidas que se han dado en la zona.

Los Verdes del País Valenciano presenta una alegación similar a la de la anterior información pública, considerando que el AVE no es de utilidad pública y social, que ocasiona una peligrosa afeción medioambiental y al sector agrícola, que afecta al bienestar urbano de los municipios atravesados, que separa el territorio y que causa impactos sonoros. Los Verdes de Novelda presentan una alegación con argumentos similares.

La asociación Amigos de los Humedales del Sur de Alicante (AHSA) considera injustificada la declaración de interés general de las obras e inadmisibles que los trazados propuestos discurran sobre espacios naturales o sus inmediaciones, destacando la Laguna y Saleros de Villena, Lagunas de Salinas, Embalse de Elche y Saladar de Fontcalet.

La Plataforma Aspena Contra el AVE, compuesta por la Asociación Cultural Upanel el Grupo Ecologista Aspe y Aula de la Naturaleza, muestra su oposición al paso de la línea de alta velocidad por el término municipal de Aspe y propone adecuar a velocidad alta las vías actuales. La Asociación Cultural Upanel y Aula de la Naturaleza presentan otra alegación con sendos informes sobre el patrimonio arqueológico del paraje del Castillo del Río (Aspe) y sobre valores naturales del pantano de Elche y sierras circundantes (Elche y Aspe). El Grupo Ecologista Aspe también presenta otra alegación donde señala que el proyecto no debe considerarse de interés social y que por su alto coste ambiental debería abandonarse en pro de la mejora de la red ferroviaria convencional.

La Asociación Ecologista y de Protección al Medio Ambiente Vinalopó está en contra del paso del AVE por el Valle del Vinalopó, pero al considerarlo una realidad incuestionable, se opone a los trazados Este-Elche 1 y Oeste-Elche 1 y se muestra a favor del trazado Este a Alicante y Este-Elche 2 por ser el menos agresivo con la agricultura y el medio ambiente y ser, asimismo, el más barato.

Ecologistas en Acción del País Valenciano considera inasumibles las afecciones ambientales a la Sierra de Crevillente por el túnel de la Corchera, a diversos parajes naturales de Aspe (barranco de las Monjas y de Cinco Ojos), al pantano de Elche, al Saladar de Fontcalet, al Lugar de Importancia Comunitaria de la Sierra y Laguna de Salinas, las afecciones arqueológicas, a los cultivos de uva de mesa del Vinalopó, al vertedero de RSU de Alicante y a suelos no urbanizables de especial protección. Reitera como en la anterior información pública que la línea de alta velocidad no es rentable económica ni socialmente, y que los estudios informativo y de impacto ambiental son incompletos e insuficientes.

La Comunidad General de Usuarios del Alto Vinalopó señala que el trazado del AVE afecta al plan de obras que se están realizando y que se han de realizar para gestión de los recursos que se recibirán del trasvase Júcar-Vinalopó.

La Comunidad de Vecinos y Propietarios Partida Rural Horna Baja se opone a los trazados Este-Elche 1 y Oeste-Elche 1 por ser de gran perjuicio para su comunidad y para Novelda, así como al corredor Oeste a Alicante. Coinciden en esta alegación la Sociedad de Transformación Agraria La Romana y Radio Cadena del Vinalopó.

La Asociación de Vecinos de El Pla de Novelda se opone a las variantes de los trazados propuestos que discurren por Novelda y Monforte en los parajes de El Pla, Las Cubas y Las Norias (Corredor Este a Alicante y Elche-2 en el Acceso a Elche). Coincide en sus planteamientos la Asociación de Vecinos Montagud, Serreta, Cubas y Norias.

La Comunidad de Regantes Montahud de Novelda solicita que se rechacen los trazados por su afeción a zonas muy productivas dedicadas al cultivo de «uva de mesa embolsada Vinalopó».

Numerosos particulares se oponen al trazado por su afeción al Valle del Vinalopó, destacando como principales afecciones, que ocupa suelo agrícola y regadíos, incomunica el entorno rural, imposibilita el crecimiento urbanístico, fragmenta hábitats, destruye poblaciones vegetales endémicas y zonas arboladas y forestales, ocasiona una elevada mortandad de animales por atropello, genera ruido, vibraciones e impacto visual y afecta a elementos culturales y parajes naturales.

Varios particulares y empresas se oponen al corredor Este en Villena y Novelda, y al Este Elche 2 por afectar a sus intereses particulares. 1.757 alegaciones se muestran en contra de los trazados, y a favor de la alternativa Este del primer estudio, donde se soterraban las líneas en Villena.

ANEXO V

Resumen de la documentación complementaria a escala 1:5.000

Del análisis de las conclusiones y recomendaciones del informe de las alegaciones surgidas en el trámite de información pública, la Dirección General de Ferrocarriles concluye que la solución menos perjudicial desde el punto de vista medioambiental y de los intereses de los municipios y de la Generalidad Valenciana es el corredor Este a Alicante con el ramal Este-Elche 2, denominada en el estudio alternativa Este-2.

Esta solución pasa a ser desarrollada a escala 1:5.000 en un nuevo documento, que incluye un nuevo estudio de impacto ambiental, prácticamente coincidente con el sometido a información pública, pero centrado en la única alternativa considerada.

La alternativa tiene una longitud de 104,28 kilómetros, con 4.990 metros de túneles y 7.580 metros de viaductos.

De acuerdo con la identificación de impactos, las principales afecciones ambientales del trazado propuesto son: la afeción a más de 38 hectáreas de matorral gipsícola, 8,69 hectáreas de espartal, 5,82 hectáreas de vegetación rupícola, 0,5 hectáreas de pino carrasco y 0,22 hectáreas de cañaveral; tocar de forma tangencial el saladar de Fontcalet, entre los puntos kilométricos 69+230 y 70+500 afectando a 13,21 hectáreas; la afeción a 15,44 hectáreas de yacimientos arqueológicos; la afeción a 51 hectáreas de suelo no urbanizable protegido; la afeción a 15 vías pecuarias; la ocupación de 3,01 hectáreas de montes; y la afeción tangencial al área de interés faunístico de la Sierra de la Cabrera entre los puntos kilométricos 31+850 y 32+100.

Las medidas protectoras y correctoras propuestas son similares a las del estudio sometido a información pública, pero referidas únicamente a la alternativa estudiada.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental igual al ya sometido a información pública.

ANEXO VI

Resumen de la Adenda a la documentación a escala 1:5.000

El objeto de la Adenda es modificar el trazado del estudio informativo de abril de 2001 (escala 1:5.000), en un tramo situado entre los puntos kilométricos 58+822 y 68+636, en los términos municipales de Monforte del Cid, Agost y Alicante. Esta modificación se plantea para evitar el paso del trazado por el vertedero de residuos urbanos de Alicante situado junto a la Sierra Mediana en las inmediaciones de La Alcoraya, no considerado en fases anteriores.

La modificación de trazado afecta a dos circunferencias en S del trazado, que pasan respectivamente de 5.000 a 4.000 metros y de 2.500 a 1.900 metros de radio.

La Adenda incluye un capítulo de estudio de impacto ambiental. Entre los efectos más destacables del nuevo trazado señala la afeción a pastizales vivaces y comunidades rupícolas consideradas hábitats prioritarios, la presencia de una gran concentración de gaviotas en el entorno del vertedero de Sierra Mediana, impactos acústicos en La Alcoraya entre los puntos kilométricos 64+900 y 65+700 en ambos sentidos, el cruce de una vía pecuaria en el punto kilométrico 60+700, afeción a cotos de caza y a un monte de utilidad pública entre los puntos kilométricos 63+600 y 63+800 y el riesgo de atropello para la fauna, especialmente para la perdiz roja.

Se incluyen una serie de medidas protectoras y correctoras. Para la fase de redacción de los proyectos señala ajustes de trazado entre los puntos kilométricos 63+400 y 64+200 para evitar la afeción a formaciones vegetales de interés que son hábitat prioritario, 64+900 a 65+700 en zonas urbanas o urbanizables residenciales con niveles acústicos superiores a los máximos admisibles y 63+600 a 63+800 en montes de utilidad pública.

Como medidas correctoras señala la delimitación del perímetro de obra, actuaciones arqueológicas entre los puntos kilométricos 63+660 y 63+920, reposición de vías pecuarias en el punto kilométrico 60+700, apantallamiento acústico entre el punto kilométrico 64+900 y 65+700 en ambos sentidos, revegetación de taludes y zonas afectadas por las obras.