

18553 *RESOLUCIÓN de 26 de septiembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Línea de Alta Velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, tramo: Linares-Jaén», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

La presente resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

1. *Objeto, localización y justificación del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—El objeto del estudio informativo es contemplar las posibles alternativas de trazado de la futura Línea de Alta Velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, en el tramo entre Linares y Jaén.

El trazado seleccionado transcurre íntegramente por la provincia de Jaén, por los términos municipales de Linares, Jabalquinto, Mengíbar y Jaén.

Esta actuación se enmarca en el corredor ferroviario previsto para trenes de alta velocidad, que conectará a través de la línea Madrid-Córdoba-Sevilla, con Málaga, Jaén, Granada, Cádiz y Huelva, previsto en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 del Ministerio de Fomento.

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

2. *Tramitación de evaluación de impacto ambiental.*—El proyecto está incluido en el anexo I, grupo 6 «Proyectos de infraestructuras», apartado b «Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido» del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

La tramitación comenzó el 11 de julio de 2002, con la recepción de la memoria-resumen. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 18 de diciembre de 2002. La Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 26 de abril de 2003 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Jaén de 16 de mayo de 2003. Con fecha 1 de agosto de 2004 la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

Para completar el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente solicitó un informe adicional a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía, que fue recibido el 9 de agosto de 2006.

3. *Descripción del proyecto.*—El proyecto consiste en la construcción de una vía única en ancho UIC con electrificación e instalaciones aptas para circular a altas velocidades, para el trayecto Linares-Jaén.

Los viaductos y túneles se construyen en vía única. En los tramos de coincidencia con el trazado de la línea Linares-Espeluy, se mantiene la línea actual y se amplía lateralmente la plataforma actual para adaptarla a la circulación de alta velocidad en ancho UIC. En los tramos de coincidencia de trazado con la línea Espeluy-Jaén, se adapta la plataforma existente y se sustituye la superestructura actual por otra apta para circular a alta velocidad en ancho UIC. La Alternativa Oeste aprovecha, en la medida de lo posible, esta línea Linares-Espeluy-Jaén, de la que sólo se separa para evitar afecciones a infraestructuras existentes o para adaptar el trazado a la alta velocidad.

Las principales magnitudes de ambas alternativas son:

	Longitud (m)	Desmorte (m ³)	Terraplén (m ³)	Préstamos + vertederos (m ³)	Túneles	Viaductos
A. Oeste . .	46.535	2.470.665	2.484.990	261.391	1	4
A. Este . . .	44.647	3.584.384	4.216.815	990.869	0	3

El estudio informativo propone dos alternativas, denominadas Alternativa Este y Alternativa Oeste. Ambas soluciones son coincidentes en planta desde su inicio, en la estación de Linares-Baeza, hasta el P.K. 12+873 donde se separan. La Alternativa Este continúa en dirección sureste atravesando la línea de ferrocarril Linares-Espeluy, mientras que la Alternativa Oeste se mantiene en la parte occidental de la citada línea, que no cruza hasta el P.K. 14+000. Posteriormente, las dos soluciones vuelven a encontrarse en el P.K. 28+000 y discurren por el mismo trazado hasta su llegada a la estación de Jaén.

4. *Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto.*—El área de actuación pertenece en su totalidad a la Cuenca del Guadalquivir, incluyendo tres cauces superficiales de gran importancia: el río Guadalquivir, el río Guadalbullón, afluente de éste por la margen izquierda; y el río Guadalimar, afluente por la margen derecha. También se encuentra una infraestructura hidráulica, el embalse de Mengíbar, que provoca la retención de las aguas corrientes de los tres principales cauces citados anteriormente. Se sitúa sobre el Guadalquivir y tiene una capacidad de 2,4 Hm³.

Por otro lado, la infraestructura atravesará dos unidades acuíferas extensas, la UH 05.26 «Aluvial del Guadalquivir» y la UH 05.17 «Jaén».

La ocupación del suelo corresponde mayoritariamente a cultivos de regadío en las vegas de los principales cauces, a cultivo extensivo de olivar en el resto del territorio y, en menor medida, al cultivo intensivo de cereal de secano.

La vegetación de ribera está dominada por geoseries riparias sobre suelos arcillosos degradadas por la intensificación de cultivos, la regulación del río, extracciones de áridos, vertidos, etc. En la vegetación actual predomina la presencia de rodales de álamo blanco (*Populus alba*), taraje (*Tamarix sp.*), cañas (*Arundo donax*), carrizos (*Phragmites australis*) y, en algún caso, plantaciones en hilera de eucaliptos (*Eucalyptus globulus*). Por su estado de conservación, destacan las riberas del Guadalquivir y Guadalimar, propuestas como Lugar de Importancia Comunitaria ES6160010 «Tramo inferior del Guadalimar y alto del Guadalquivir», donde se mantiene el hábitat natural de interés comunitario según la Directiva 92/43/CEE «bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*», además de la presencia de especies como la libélula *Ophiogomphus cecilia*, catalogada en peligro de extinción por el Real Decreto 439/90, las variedades piscícolas de la boga de río (*Chondrostoma polypelis*), colmilleja (*Cobitis taenia*) y calandino (*Rutilus alburnoides*), así como el galápagos leproso (*Mauremys leprosa*), y Lugar de Importancia Comunitaria ES6160014 «Río Guadalimar», en el que se encuentra colmilleja y calandino, además de hábitats de interés comunitario.

A pesar de encontrarse en un territorio muy antropizado, existen zonas de gran importancia faunística, como el Área Importante para Aves «Campaña de Jaén» (IBA n.º 229), caracterizada por poseer poblaciones relevantes de cernícalo primilla (*Falco naumanni*) y aguilucho cenizo (*Circus pygargus*). También se localizan en el ámbito del estudio otras especies animales significativas como el tejón (*Meles meles*) o la gineta (*Genetta genetta*).

Además, se han localizado varios yacimientos arqueológicos en el entorno de las dos alternativas, entre los que destaca el yacimiento romano de Cástulo, así como algunos tramos de vías pecuarias que se ven afectados por el trazado de las alternativas de la infraestructura.

5. *Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativa.*—El análisis de alternativas realizado en el estudio de impacto ambiental facilita la siguiente información ambiental de las alternativas propuestas.

Factor ambiental	Alternativa este	Alternativa oeste
Suelo.	Ejecución de desmontes y terraplenes de mayores dimensiones (la longitud de desmontes/terraplenes de altura superior a 15 m es mayor en esta opción). La altura de los desmontes supone un impacto crítico. Mayor movimiento de tierras. Volumen de préstamos y vertederos superior.	
Paisaje.	La ejecución de desmontes / terraplenes de mayores dimensiones genera un impacto visual mayor.	
Red hídrica.	Cruces sobre los ríos: Guadalquivir, Guadalimar y Guadalbullón (3).	Cruces sobre los ríos: Guadalquivir y Guadalbullón (2).

Factor ambiental	Alternativa este	Alternativa oeste
Vegetación y fauna.	Ocupación de una superficie mayor de olivar. Se afecta en más ocasiones la vegetación de ribera.	Ocupación menor de suelo. No se afecta la vega del Guadalimar. El tramo final discurre sobre la vía actual.
Uso productivo del suelo.	Afección/Ocupación de una superficie mayor de suelo, incluyendo cultivos.	Intersección en 1 punto del LIC «Tramo inferior del Guadalimar y Alto Guadalquivir».
Espacios naturales protegidos.	Mayor ocupación de la IBA n.º 229 «Campiña de Jaén». Intersección en 2 puntos del LIC «Tramo inferior del Guadalimar y Alto Guadalquivir».	Disminución del impacto sobre los Espacios Naturales Protegidos al utilizar el corredor actual de la línea ferroviaria. Impacto ligeramente superior en esta alternativa.
Planeamiento urbano.		
Yacimientos arqueológicos.	Presencia de 31 yacimientos arqueológicos en una banda de 500 m en torno al eje de la línea.	Presencia de 34 yacimientos arqueológicos en una banda de 500 m en torno al eje de la línea.
Vías pecuarias.	Ocupación de 13 vías, 2 de ellas Cañada Real.	Ocupación de 10 vías.

En consecuencia, tras este análisis, el estudio de impacto ambiental determina que, desde el punto de vista ambiental, la mejor solución es la Alternativa Oeste, fundamentalmente por aprovechar el corredor ya disponible en gran parte de su trazado.

El estudio de impacto ambiental señala que en el Anejo 14 del estudio informativo, se recoge la metodología empleada para realizar un análisis multicriterio que concluye que ninguno de los factores analizados en el mismo (medioambiental, de planeamiento, geotécnico y económico) resulta determinante, por lo que ambas alternativas presentan un comportamiento global adecuado. Al final, las diferencias de coste económico determinan que el estudio informativo proponga como solución para su desarrollo en los proyectos constructivos la denominada Alternativa Este.

6. *Fase de consultas previas.*—Durante el periodo de consultas previas se solicitó la opinión respecto al citado estudio informativo, a los siguientes organismos e instituciones:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
D.G. de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio ambiente	X
Delegación de Gobierno en Andalucía	—
D. G. de Instituciones del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	—
D. G. de Gestión del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	—
Secretaría General de Aguas. Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía	—
Ayuntamiento de Begíjar (Jaén)	—
Ayuntamiento de Jabalquinto (Jaén)	—
Ayuntamiento de Linares (Jaén)	X
Ayuntamiento de Mengíbar (Jaén)	—
Ayuntamiento de Villatorres (Jaén)	—
Estación Biológica de Doñana (Sevilla)	X
Departamento de Biología Animal y Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Granada	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental Ecologistas en Acción (Madrid)	X
SEO. (Madrid)	X
Plataforma del Guadalquivir (Sevilla)	—
Grupo de Amigos Ecologistas de Porcuna (Jaén)	—
Grupo Ecologista Enebro (Jaén)	—
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Ministerio de Medio Ambiente	X
D. G. de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía	X
D. G. de Prevención y Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
D. G. de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía	—
RENFE. Dirección General de Infraestructura. Dirección General de Proyectos y Coordinación de Inversiones	—
Ayuntamiento de Espelúy (Jaén)	—
Ayuntamiento de Jaén (Jaén)	X
Ayuntamiento de Lupión (Jaén)	—
Ayuntamiento de Torreblascopedro (Jaén)	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España	—

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Departamento de Biología Vegetal y Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de Sevilla	—
Departamento de Ecología (Jaén)	—
ADENA (Madrid)	—
Departamento de Medio Ambiente de la Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos –COAG	—
Sociedad de Conservación de Vertebrados (SCV) (Madrid)	—
Asociación Estudio y Protección de la Naturaleza. Linares (Jaén)	—
Grupo Ecologista Alcaudon (Jaén)	—
Natura –Asociación Juvenil Ecologista. Andújar (Jaén)	—

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

Espacios protegidos: La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente y la Sociedad Española de Ornitología (SEO/Birdlife) señalan los siguientes espacios protegidos, sobre los que el proyecto podría tener alguna incidencia: LIC ES6160014 «Río Guadalimar», LIC ES6160010 «Tramo inferior del Río Guadalimar y Alto Guadalquivir», incluidos en la Red Natura 2000, así como sobre la IBA n.º 229 «Campiña de Jaén».

Especies protegidas de flora y fauna: La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente, la Estación Biológica de Doñana del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, la Sociedad Española de Ornitología (SEO/Birdlife) y la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, consideran que se deberán determinar las afecciones sobre especies protegidas de flora y fauna, en particular sobre las poblaciones de carnívoros presentes en la zona Nutria (*Lutra lutra*), Tejón (*Meles meles*) o Gineta (*Genetta genetta*). Se solicita realizar un estudio exhaustivo sobre las poblaciones de Cernícalo primilla (*Falco naumanni*) y Aguilucho cenizo (*Circus pygargus*). Se deben establecer medidas protectoras para las obras próximas a las colonias de Cernícalo primilla que crían en las ruinas de los cortijos. Se recomienda que la traza siga, en la medida de lo posible, el trazado de la línea ferroviaria existente para minimizar el impacto. En relación con la vegetación se detallan medidas de protección para la vegetación de ribera de los márgenes de los ríos Guadalbullón, Guadalimar y Guadalquivir.

Hidrología: La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía señalan algunos cauces públicos y unidades hidrogeológicas que pueden verse afectados por los distintos corredores, destacando los ríos Guadalquivir, Guadalbullón, Guadalimar y sus afluentes, así como la Unidad Hidrogeológica 05-07 «Jaén». Se facilitan algunas recomendaciones aplicables durante la fase constructiva.

Patrimonio histórico y cultural: La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Linares detallan medidas correctoras para la conservación del patrimonio arqueológico (especialmente el yacimiento de Cástulo y otros yacimientos de su entorno), así como al Caserío de Torrubia y a las vías pecuarias.

Medio socioeconómico: El Servicio de Promoción Rural de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Linares y el Ayuntamiento de Jaén señalan los posibles efectos del proyecto sobre las infraestructuras de riego, así como en «Suelo Urbanizable No Programado Industrial» en Linares y «Suelo No Urbanizable Protegido»

por Interés Agrario» en Jaén. La Delegación Provincial de Jaén de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía plantea como sugerencia para el estudio de impacto ambiental se estudie la posibilidad de que el último tramo de entrada a Jaén se haga soterrado, para evitar el efecto barrera en la expansión de la ciudad. También se solicita más información sobre la ubicación de préstamos y vertederos y la reposición de todos los servicios afectados.

7. *Principales alegaciones durante la información pública.*—Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 6 alegaciones. El resultado del proceso de participación es el siguiente:

Selección de alternativas: La alternativa de trazado seleccionada por el promotor presenta un informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, aunque no autoriza las obras hasta la presentación del proyecto de construcción, para el que recoge una serie de consideraciones a tener en cuenta en proyecto constructivo. Asimismo el Ayuntamiento de Jabalquinto considera la Alternativa Este como la menos perjudicial para los intereses socioeconómicos y medioambientales del municipio y concluye indicando que la ejecución de la infraestructura es positiva, siempre y cuando se atiendan sus alegaciones referentes a circunstancias de interés general de la obra que afectan al municipio y a la protección del medio ambiente, incluyéndolas dentro del proyecto constructivo.

Afecciones sobre los espacios naturales protegidos: La Gerencia de Medio Ambiente de la Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE señala que la solución adoptada afecta al LIC «Tramo Inferior del río Guadalimar y Alto Guadalquivir», a la IBA n.º 229 «Campiña de Jaén». Define medidas preventivas y correctoras adecuadas para dichos impactos y pautas para el seguimiento y vigilancia de las obras y la definición contractual de dichas medidas.

Afecciones sobre la hidrología: La Diputación de Jaén recoge las posibles afecciones sobre los cauces del Guadalquivir, Guadalimar, Guadalbullón y sus respectivos afluentes, a las unidades UH 05.17 Jaén y la UH 05.26 Aluvial del Guadalquivir. Se establecen algunas medidas preventivas y correctoras para paliar los posibles impactos.

Afecciones sobre la flora y fauna: La Gerencia de Medio Ambiente de la Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE recoge las afecciones sobre la vegetación de ribera y al matorral bajo gipsófilo. Destaca los impactos generados sobre los ecosistemas asociados a la vegetación de ribera y a la campiña de Jaén, como son las colonias de Cernícalos de Grañera y el Apeadero de Grañera, y que son generados por los desmontes, terraplenes y movimientos de tierra, así como por el incremento de los niveles sonoros.

Afecciones sobre el Patrimonio Histórico y Cultural: La Gerencia de Medio Ambiente de la Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE y la Diputación de Jaén señalan la afección sobre el yacimiento arqueológico de Cástulo, otros puntos de interés cultural y vías pecuarias.

Afección sobre la planificación urbanística provincial: La Gerencia de Medio Ambiente de la Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE y el Ayuntamiento de Jaén señalan la posible afección sobre el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Jaén, implicando al nuevo polígono industrial SUNP-6, a la conducción de abastecimiento al citado polígono y al futuro abastecimiento de agua al mismo.

La Dirección General de Ferrocarriles indica que en las alegaciones no se han recibido objeciones significativas a la propuesta del estudio informativo, por lo que no es preciso introducir modificaciones para su aprobación. Asimismo señala que, en la redacción de los proyectos constructivos, se evaluarán las posibles afecciones reseñadas en las alegaciones recibidas.

8. *Resultado de la participación de las Administraciones Públicas afectadas con responsabilidades ambientales.*—Con fecha 9 de agosto de 2006 se recibió informe de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental, de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Jaén y de la Dirección General de Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de la Junta de Andalucía.

En esta documentación se indica como mejor opción ambiental la Alternativa Oeste. La Alternativa Este supondría que la línea cruzase tanto el río Guadalquivir como el río Guadalimar lo cual afectaría en mayor medida a la flora y la fauna de la zona. Mientras, en la Alternativa Oeste, la línea de ferrocarril sólo cruzaría por un único punto el río Guadalquivir, reduciéndose así el impacto sobre el mismo. Además, se incluye una serie de medidas de conveniente adopción para minimizar las afecciones a flora y fauna.

9. *Integración del proceso de evaluación. Impactos y medidas correctoras.*—Analizados los elementos que se han puesto en juego en el proceso de evaluación ambiental, para lo que se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental, redactado con los criterios y valoraciones expresadas por el promotor y las alegaciones realizadas durante la consulta pública, se determinan a continuación los elementos clave del proceso:

Afección al suelo:

Los principales impactos producidos al medio terrestre son los provocados por los movimientos de tierras y la necesidad de ejecutar desmontes y terraplenes.

La Alternativa Oeste es la que presenta una menor ocupación de suelo y un menor volumen de movimiento de tierras. Además evita, en lo posible, taludes de más de 15 m y los procesos erosivos que conllevan.

Aun así, se definen medidas para minimizar este impacto, como evitar localizar préstamos y vertederos en suelos de capacidad agrológica excelente. En cualquier caso, se seguirán criterios medioambientales en dicha localización, procurando, en la medida de lo posible, que los excedentes se depositen en vertederos ya en uso o canteras abandonadas y que los préstamos se obtengan de lugares ya en explotación. Por otra parte, se minimizará la superficie alterada, para lo que se replantearán y señalizarán las zonas de actuación, y se protegerán los taludes frente a la erosión

Efecto barrera:

Durante la fase de explotación, la infraestructura podría actuar como barrera al paso de fauna aumentando el riesgo de atropello y el cambio de pautas de comportamiento en las especies animales de la zona.

Para minimizar este efecto, se instalarán y acondicionarán pasos de fauna y se respetarán al máximo las condiciones naturales de los cauces de agua, para que puedan actuar como pasos de fauna. Si es necesario desviar temporalmente cursos superficiales de agua, se mantendrá su caudal ecológico.

Afección a la hidrología y a la hidrogeología:

Los trazados de las soluciones pueden afectar a varios cursos fluviales importantes, entre los que destacan los ríos Guadalquivir, Guadalimar y Guadalbullón. También puede producirse el corte de acuíferos en los tramos en túnel o fuerte desmonte. Esto resulta de especial importancia al atravesar las Unidades Hidrogeológicas U.H. 05.17 «Jaén» y U.H. 05.26 «Aluvial del Guadalquivir».

A este respecto, se tomarán medidas mitigadoras como evitar localizar préstamos o vertederos en lugares en los que puedan interceptar la red de drenaje natural o en la proximidad de cauces importantes. Además, en la construcción de viaductos se prestará especial atención a la no afección a los cursos de agua atravesados. En relación con las Unidades Hidrogeológicas afectadas, el proyecto constructivo profundizará en su estudio más allá de la información básica regional disponible en la actualidad.

Afección a la vegetación:

Se producirá principalmente por la destrucción y alteración de la cubierta vegetal durante la fase de obras, especialmente por los movimientos de tierras y maquinaria y en la fase de explotación por la ocupación superficial de la infraestructura. Esto tendrá especial importancia en la vegetación de ribera atravesada por el trazado.

En consecuencia, se prevén medidas tales como la minimización de la superficie alterada, la protección de la vegetación riparia durante la construcción de los viaductos, la localización de préstamos y vertederos fuera de áreas donde persista una vegetación arbórea y arbustiva de valor, la protección de la vegetación durante las obras y la revegetación del entorno del trazado. En los proyectos constructivos se estudiará la precisa localización de los pilares de las estructuras proyectadas, para salvar los cauces minimizando la afección a la vegetación de ribera. Asimismo, se proyectarán plantaciones en torno a dichos pilares para enmascararlos. El arbolado a proteger se rodeará de un cercado eficaz que proteja tanto su parte aérea como su sistema radical, durante el tiempo que dure la obra. Las parcelas con olivar de mayor edad se mantendrán a una distancia mínima de 50 m respecto de los parques de maquinaria e instalaciones auxiliares.

Afección a la fauna:

La fauna verá modificado su entorno durante la fase de construcción, por la desaparición, sustitución o alteración de hábitats y los posibles impactos sobre los períodos de reproducción y las pautas de comportamiento de las especies.

Por ello, se consideran actuaciones como la prevención de las molestias causadas por el ruido en zonas con fauna de interés, con especial atención a la IBA 229 «Campiña de Jaén». En concreto, se prohibirá la realización de actividades especialmente ruidosas en el entorno de las edificaciones en las que nidifica el cernícalo primilla, en el período comprendido entre el 1 de marzo y el 15 de junio. Otra actuación será instaurar medidas de prevención sobre la fauna durante la fase de obras, como la revisión previa al desbroce, ante la existencia de nidos de aguilucho cenizo en parcelas dedicadas al cultivo de cereal.

Afección a espacios protegidos y taxones de la Directiva Hábitats:

Ambas alternativas pueden afectar al Lugar de Importancia Comunitaria ES6160010 «Tramo inferior del Guadalimar y alto del Guadalquivir» y a los hábitats de interés comunitario del río Guadalbullón, en mayor o menor medida.

Para evitar la afección sobre estas áreas de interés natural, se señalan las siguientes medidas:

Se evitará de forma general la ubicación de préstamos y vertederos, instalaciones auxiliares y parques de maquinaria en estas zonas.

Se realizará el jalonamiento temporal del trazado, para que el tráfico de maquinaria pesada y las actuaciones a realizar se ciñan al interior de la zona acotada.

Además, al seleccionar la Alternativa Oeste los puntos hay menos puntos de cruce con los ríos, minimizando así la posible afección a la fauna y la flora.

Afección al paisaje:

Los impactos sobre el paisaje se deben a la presencia física de la Línea de Alta Velocidad y vienen determinados tanto por las características del trazado (desmontes, terraplenes, viaductos, etc.), como por la presencia de observadores potenciales (cercanía a núcleos de población o vías de comunicación). En este caso, no se afecta a parajes calificados como excepcionales o singulares en el ámbito de estudio.

Afección al medio socioeconómico:

El impacto más importante sobre el medio socioeconómico es la ocupación de suelos para la instalación de la infraestructura, y su magnitud es proporcional al uso y/o productividad de los mismos. La Alternativa Oeste afectará a una superficie de 145.835 m² de regadíos de vega y en la Alternativa Este a 191.946 m².

Como medida preventiva, el estudio de impacto ambiental incide en la necesidad de minimizar la superficie alterada, por lo que ha sido seleccionada la Alternativa Oeste.

Afección a la población:

Aunque se producirá un incremento de los niveles sonoros durante la fase de obras, debido a las mismas, el impacto sonoro lo determina el paso del tren de alta velocidad durante la fase de funcionamiento sobre los núcleos habitados cercanos.

Para minimizar este impacto, el estudio de impacto ambiental propone el control de los niveles de ruido, durante las obras, allí donde la traza discurre próxima a núcleos urbanos y la instalación de pantallas acústicas. Se prevé la construcción de 7.583 m de apantallamiento.

Afección al patrimonio cultural:

Se identifica la presencia de 34 yacimientos en la Alternativa Oeste y 31 en la Alternativa Este, dentro de una banda inferior a 500 m de la traza de la infraestructura. También se han localizado 10 vías pecuarias en la Alternativa Oeste y 13 en la Alternativa Este atravesadas por el trazado.

Por tanto, se deberán realizar informes arqueológicos y, en su caso, las prospecciones necesarias en los yacimientos detectados. Se llevarán a cabo prospecciones superficiales en los terrenos afectados por el movimiento de tierras y se incorporará al proyecto de construcción un programa de protección del patrimonio arqueológico existente en coordinación con las autoridades competentes. En relación a las vías pecuarias, se repondrá su continuidad y se limitará su ocupación temporal durante el período de obras.

10. *Condiciones de protección ambiental específicas.*—En función de la documentación generada a lo largo de este proceso de evaluación, se estima necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

Se extremarán las precauciones y se tomarán las medidas necesarias para garantizar que no se produzcan afecciones sobre la libélula *Ophiogomphus cecilia*, especie que se encuentra en peligro de extinción. Con ese fin se adoptarán sistemas de protección adecuados para evitar tanto la destrucción de áreas de reproducción, de nidada o de reposo, como la pérdida de ejemplares y se incluirá en el diseño del proyecto las zonas de influencia de este invertebrado en el ámbito del proyecto. Además, no deberán removerse las aguas de los ríos afectados ni se extraerá agua de las posibles charcas que se formen en la zona.

Se elaborarán, junto con el proyecto constructivo, estudios que analicen las afecciones del mismo sobre los LICs «Tramo inferior del Guadalimar y alto del Guadalquivir» y «Río Guadalimar», en los que se incluirán las medidas protectoras y correctoras oportunas, de acuerdo con los objetivos de conservación establecidos en la Directiva 92/43/CEE.

Las medidas necesarias para la corrección de posibles impactos sobre hábitats de interés comunitario se determinarán en capítulo específico del proyecto de obra, en el que se medirán y cuantificarán las actuaciones necesarias con suficiente precisión, para habilitar su ejecución.

Las actuaciones se realizarán desde las riberas, sin introducir maquinaria en el cauce del río.

Finalizadas las actuaciones se restaurarán las posibles zonas dañadas durante las obras.

En la restauración de la vegetación se emplearán las mismas especies que las de los pies eliminados.

11. *Especificaciones para el seguimiento.*—El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el adecuado seguimiento ambiental de la obra.

Los controles propuestos más destacados son:

Control de los movimientos de tierras y maquinaria.

Vigilancia de la ejecución de puentes y viaductos.

Vigilancia de la ejecución de vertederos y zonas de préstamo.

Control de las operaciones de mantenimiento de la maquinaria.

Vigilancia de la ejecución de las medidas de control de las afecciones sobre las poblaciones cercanas.

Vigilancia de las medidas de control sobre la afección a la flora y fauna de interés.

Vigilancia de las medidas de revegetación.

Vigilancia de la ejecución de pantallas acústicas y control de los niveles de ruido.

Medidas para asegurar la continuidad de la circulación ganadera (vías pecuarias).

Vigilancia de la aparición de impactos ambientales no previstos sobre factores como la protección del patrimonio arqueológico, la erosión, la inestabilidad del terreno, la protección del sistema hidrológico, la vegetación, la fauna y la población.

Mantenimiento y control de la evolución de las zonas restauradas.

Análisis de la efectividad de los pasos de fauna y de la presencia de animales muertos.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

12. *Conclusiones.*—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista de la propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 25 de septiembre de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Línea de Alta Velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén. Tramo: Linares-Jaén» concluyendo que la Alternativa Oeste propuesta por el promotor es el trayecto más adecuado. Esta solución es compatible con el medio ambiente por no observarse impactos adversos significativos, siempre y cuando se lleven a cabo los controles y medidas correctoras propuestos por el promotor, al dar respuesta a lo planteado en las alegaciones presentadas en el período de información pública, así como las medidas solicitadas en el informe adicional de fecha 3 de agosto de 2006 remitido por la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía y las incluidas en el condicionado del apartado anterior.

Quedan excluidas de esta declaración las zonas de préstamos y vertederos que no coincidan con canteras abandonadas expresamente autorizadas por los órganos autonómicos competentes. También se excluyen las líneas eléctricas relacionadas con la infraestructura evaluada, así como las subestaciones, transformadores y demás instalaciones auxiliares asociadas.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 26 de septiembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri

