

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

- 782** *Resolución de 23 de diciembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto básico Nueva estación de alta velocidad de Elche en el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución complementa el de la «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Elche-Murcia. Subtramo: Elche-Beniel» cuya declaración de impacto ambiental fue publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE) del 13 de julio de 2006, y aunque dicha declaración no excluye la nueva estación de Elche, se somete a procedimiento de evaluación de impacto ambiental debido a las modificaciones introducidas en el edificio de la estación en el desarrollo del proyecto básico y a la inclusión de obras complementarias (vial de acceso y aparcamiento). Con fecha 24 de mayo de 2010 se recibe el expediente de información pública del proyecto básico de la nueva estación de alta velocidad de Elche en el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante y se solicita que se formule la declaración de impacto ambiental.

Según el Real Decreto 1443/2010, de 5 de noviembre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

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

Promotor y órgano sustantivo: El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.

Objeto: El objeto del proyecto es la construcción de la nueva estación de alta velocidad de Elche (Alicante) en el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante: Línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.

Antecedentes y justificación del proyecto: El proyecto objeto de la presente declaración queda englobado en la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, tramo: Elche-Murcia. Subtramo: Elche-Beniel, que tiene como objeto crear las infraestructuras necesarias entre Elche y la zona de acceso a Murcia, para la adecuación a la alta velocidad mediante la renovación y duplicación de la vía actual. Como consecuencia de los distintos estudios informativos que se desarrollaron antes de determinar el corredor Centro fueron planteadas y descartadas sucesivamente una serie de alternativas antes de llegar a la solución final. El trazado definido por el corredor Centro se divide en dos tramos. El tramo 1 Beniel-Elche, en su tramo III –desde el P.K.30+000 al P.K. 42+418- finaliza una vez atravesada la nueva estación de Elche, en las proximidades de la confluencia con la autopista A-7 con la N-340. Con fecha 8 de junio de 2006, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formuló declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del citado proyecto siendo publicada en el BOE del 13 de julio de 2006. El ámbito de estudio del presente proyecto queda englobado entre los PP.KK. 41+140 y 42+418 aproximadamente del citado estudio informativo.

Localización y alternativas: La nueva estación de alta velocidad de Elche se ubicará en unos terrenos situados al sur de la carretera N-340 (Autovía EL-78 Elche-Crevillente) y al

este de la Autovía A-7, en el término municipal de Elche, de la provincia de Alicante, perteneciente a la Comunidad Valenciana.

En concreto, la nueva estación de alta velocidad de Elche se situaba en el P.K. 300+800 del proyecto de plataforma del tramo Elche-San Isidro de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, que marca la posición de los andenes y del paso inferior de acceso a los mismos basado en requerimientos técnicos -al ubicarse en una alineación larga y en terreno llano de la línea de alta velocidad proyectada- y estratégicos -al tratarse de una zona con expectativas de fuerte crecimiento en los próximos años-. Por tanto, no se han planteado alternativas y este proyecto desarrolla una solución previamente aprobada en el estudio informativo. Se establece como condición primordial para la definición del trazado la mínima afección a bienes inmuebles y, por tanto, la reducción al máximo de las expropiaciones.

Descripción sintética: El proyecto incluye los siguientes elementos:

Edificio de la estación, con una superficie total construida de 5.247,30 m². El edificio se desarrollará en dos alineaciones volumétricas que se alternarán con el espacio de salidas y llegadas y el espacio del área de embarque, todo ello bajo una cubierta común. La primera alineación contendrá los siguientes usos: atención al cliente, locales de instalaciones, locales técnicos y almacenes y espacios comerciales; mientras que la segunda alineación albergará espacio para los usos siguientes: comercial, información y venta de billetes, locales de uso ferroviario y consigna. Se incluye también la formación de andenes (solera, pavimentos, bordillos, cerramientos y elementos auxiliares), con una superficie total construida de 8.393,02 m² y la conexión entre andenes (elementos de comunicación vertical y acondicionamiento del espacio), con un paso inferior de superficie total construida de 449,45 m². Los andenes estarán situados a ambos lados de la vía, entre el P.K. 300+575.574, y el P.K. 301+581.385, con anchura de 10 m y con marquesinas de 200 m de longitud.

Vial de acceso desde la N-340 (P.K. 712+000), de 1.627,679 m de longitud, que se ha definido según la propuesta del Ayuntamiento de Elche y se corresponde con el que produce las mínimas afecciones al medio. Estará formado por una calzada con dos carriles de 3,50 m de anchura por sentido de circulación, y contará con un arcén de 0,50 m y una berma del mismo ancho, en la margen izquierda; y un acerado de 3,00 m de anchura, en la margen derecha, con una berma ajardinada de 0,65 m de ancho.

Aparcamiento, con 560 plazas y espacios reservados para personas con movilidad reducida (22 plazas), con espacio disponible para una futura ampliación, accesos rodados y peatonales, y áreas ajardinadas.

La estación de alta velocidad de Elche será una de las primeras edificaciones basadas en el manual del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) Estación Sostenible 360º, que contempla el diseño, construcción y gestión de estaciones de ferrocarril con criterios de sostenibilidad integral.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona de actuación se localiza en la comarca del Bajo Vinalopó (Alicante), entre los núcleos urbanos de Crevillente y Elche. La nueva estación de alta velocidad de Elche se ubicará en una cuenca perteneciente casi en su totalidad a la Confederación Hidrográfica del Júcar, aunque parte pertenece a la Confederación Hidrográfica del Segura, en una amplia llanura litoral comprendida entre la Sierra de Crevillente y la costa. En la zona de actuación se localizan el barranco de Barbasena, que discurre en dirección norte-sur, y el Tercer canal transversal de riegos de Levante. Hidrogeológicamente, la zona se enmarca dentro de la cuenca Baja del río Segura, concretamente en la cuenca del río Vinalopó.

La vegetación potencial de la zona de actuación está representada por el lentisco (*Pistacia lentiscus*). No obstante, esta zona se encuentra totalmente antropizada y se caracteriza por presentar cultivos en regadío, fundamentalmente cítricos, frutales, viñedos y huertas, con manchas dispersas de pastizal, formaciones de coníferas, matorral y suelo improductivo. Entre la vegetación arbórea destaca la palmera datilera (*Phoenix dactylifera*),

especie protegida dentro del término municipal de Elche por la Ley 1/1986, de 9 de mayo, que regula la tutela del Palmeral de Elche.

La actuaciones proyectadas no se ubican sobre ningún espacio incluido en la Red Natura 2000, situándose a más de 3,5 Km de distancia del lugar de importancia comunitaria (LIC) y zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES0000058 El Hondo de Elche-Crevillente, al sur; y del LIC ES5213022 Sierra de Crevillente y de la ZEPA ES0000461 Sierras del Sur de Alicante, al noroeste. El Hondo, además está incluido en el Listado de Humedales de Importancia Internacional y en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, declarado también Parque Natural, es el humedal más próximo a la zona de actuación.

Por otra parte, en la zona de actuación se identifican los siguientes hábitats naturales de interés comunitario, incluidos en el Anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad: 1430 Matorrales halo-nitrófilos (Pegano-Salsoletea y 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos.

Las especies de fauna de la zona de actuación son las propias de ambientes antrópicos, zonas de cultivo y matorral. Sin embargo, dada la proximidad de la Sierra de Crevillente, del embalse de Crevillente y del humedal de El Hondo, en la zona de actuación también pueden aparecer especies de aves rupícolas y especies de aves propias de zonas húmedas. Entre las especies representativas de la Sierra de Crevillente se encuentran el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), catalogada como vulnerable en el Catálogo Valenciano de Especies de Fauna Amenazadas (Decreto 32/2004, de 27 de febrero), así como el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), el águila real (*Aquila chrysaetos*) y el búho real (*Bubo bubo*). En el humedal de El Hondo destaca la presencia de dos especies catalogadas como en peligro de extinción, la cerceta pardilla (*Marmaronetta angustirostris*) y la malvasía cabeciblanca (*Oxyura leucocephala*).

En la zona de actuación se identifican varias vías pecuarias, como la Colada de Matola o de Santa Teresa y la Colada de Crevillente a Santa Pola, entre otras. Además, se localiza el sendero de gran recorrido GR-125 «Senda del Poeta», perteneciente a la Red de Senderos de la Comunidad Valenciana. Sin embargo, en esta zona no se han identificado yacimientos arqueológicos catalogados.

3. Resumen del proceso de evaluación

a) Antecedentes. Para el presente proyecto el promotor consideró válida la tramitación ambiental realizada para el estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, tramo Elche-Murcia, subtramo: Elche-Beniel, cuya declaración de impacto ambiental ha sido publicada en el BOE núm. 166 del 13 de julio de 2006 y que inició su tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 12 de septiembre de 1998. Con fecha 27 de septiembre de 1998 se inició el trámite de consultas previas del citado estudio informativo del proyecto y el resultado de las consultas se trasladó al promotor con fecha 15 de marzo de 1999.

En base a las alegaciones recibidas durante el trámite de información pública (BOE del 17 de diciembre de 1999), se redactó una documentación complementaria que se sometió también al trámite de información pública (BOE del 15 de septiembre de 2000). Previamente, con fecha 11 de julio de 2000, la Dirección General de Ferrocarriles -actualmente, Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias- solicitó mediante oficio a esta Dirección General la exención del trámite de consultas previas, para dicha documentación complementaria.

En base a las nuevas alegaciones recibidas se remitió, con fecha 5 de julio de 2002 una segunda documentación complementaria línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, tramo: Elche-Murcia, subtramo: Elche-Beniel, solución sudeste, que se sometió al trámite de información pública (BOE del 1 de agosto de 2002). Posteriormente se remitió, con fecha 21 de noviembre de 2003, el estudio informativo del proyecto Línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad

Valenciana-Región de Murcia, tramo: Elche-Murcia, subtramo: Elche-Beniel, solución centro, sometida también a información pública (BOE del 27 de noviembre de 2003).

El informe de alegaciones de sendas informaciones públicas se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 10 de noviembre de 2005. Finalmente, con fecha 5 de abril de 2006, se recibió oficio de la Dirección General de Ferrocarriles confirmando la solicitud de la declaración de impacto ambiental de la solución denominada Corredor Centro.

b) Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental.–En dicha declaración de impacto ambiental se indica en el apartado relativo al resultado de las consultas que, dado que la mayor parte del trazado coincide con el estudio informativo del proyecto Mejora de la línea Alicante-Murcia, durante el periodo de consultas previas se analizaron las sugerencias emitidas por los órganos consultados en la tramitación del mencionado proyecto -desarrollado en paralelo por el Ministerio de Fomento y entre cuyos objetivos se señala el análisis de la viabilidad de conectar la línea Alicante-Murcia con la futura estación propuesta en Elche para la línea de alta velocidad. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que emitieron sugerencias:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad –actualmente Dirección General de Medio Natural y Política Forestal	–
Confederación Hidrográfica del Segura	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana	X
Delegación del Gobierno en Murcia	–
Subdelegación del Gobierno en Alicante	X
Diputación Provincial de Alicante	–
Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	–
Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana	–
Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana	X
Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia	X
Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia	X
Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia	X
Departamento de Geografía de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia	–
Departamento de Botánica de la Facultad de Biología de la Universidad de Valencia	–
Departamento de Geología de la Universidad de Valencia	X
Departamento de Ecología e Hidrología de la Universidad de Murcia	–
Departamento de Ecología. Sección Biología de la Facultad de Biología de la Universidad de Murcia	–
Cátedra de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Murcia	–
Departamento de Ciencias del Medio Ambiente de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Alicante	–
Instituto Geológico y Minero de España (IGME)	–
RENFE. Gerencia de Medio Ambiente	–
A.D.E.N.A.	–
F.A.T.	–
Greenpeace	–
S.E.O./BirdLife	–
Ecologistas en acción	–
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG). Departamento de Medio Ambiente	–
Xoriguer-Grupo Naturalista y Ecologista	–
Acció Ecologista Agro. La Casa Verde	–

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno «Rocandell»	–
Sociedad de Conservación de los Vertebrados (S.C.V.)	–
ANSE (Asociación de Naturalistas del Sureste).	–
Grupo ecologista Acción Verde	–
Ayuntamiento de Alicante	X
Ayuntamiento de Crevillente.	–
Ayuntamiento de San Isidro de Albaterra	–
Ayuntamiento de Albaterra	–
Ayuntamiento Orihuela.	X
Ayuntamiento de Murcia.	X
Ayuntamiento de Beniel	X
Ayuntamiento de Elche.	X
Ayuntamiento de Callosa de Segura	–
Ayuntamiento de Redován	–

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

Descripción de las zonas de ubicación de préstamos y vertederos.

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

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

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

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

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

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

c. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Con fecha 29 de enero de 2010 se publica en el BOE núm. 25 la nota-anuncio de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias por la que se somete al trámite de información pública el «Proyecto básico de la nueva estación de alta velocidad de Elche en el Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Levante». Con esa misma fecha se publica la mencionada nota-anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante núm. 19.

Además, el promotor envió un ejemplar del proyecto básico, que incluye el estudio de impacto ambiental, a los organismos consultados señalados anteriormente en el apartado b. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, y además a la Confederación Hidrográfica del Júcar, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y la Consejería de Presidencia de la Generalitat Valenciana, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero.

El expediente de información pública y el estudio de impacto ambiental del proyecto se remitieron a esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 24 de mayo de 2010. Durante el proceso de información pública se presentaron un total de 8 escritos procedentes de los siguientes organismos y asociaciones: Confederación Hidrográfica del Júcar; Confederación Hidrográfica del Segura; Unidad de Carreteras en Alicante, de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana; Dirección General de Grandes Proyectos de Alta Velocidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF); IGME; Ayuntamiento de Elche; Sección de Gestión de Patrimonio del Servicio Jurídico de Urbanismo del Ayuntamiento de Elche y la asociación Ecologistas en Acción de Elche (Margalló).

Posteriormente, con fecha 20 de julio de 2010, se remite una adenda al informe de alegaciones, que incluye un nuevo informe procedente de la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana y la contestación del promotor a la misma.

Finalmente, con fecha 5 de octubre de 2010, se remite una segunda adenda al informe de alegaciones que incluye los informes elaborados, respectivamente por el Servicio de Patrimonio Arquitectónico y Medioambiental de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana, y de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos de los informes remitidos y la respuesta dada por el promotor:

Alternativas para el vial de acceso. La Dirección General de Gestión del Medio Natural considera que el estudio de impacto ambiental debería contener un adecuado estudio de alternativas relativo al vial de acceso a la estación que permita justificar la alternativa elegida desde el punto de vista ambiental. El promotor justifica la ausencia de alternativas al trazado previsto en el cumplimiento de los siguientes condicionantes: adoptar el trazado propuesto por el Ayuntamiento de Elche, evitar expropiaciones de viviendas y afecciones a una línea eléctrica de alta tensión paralela a la plataforma.

El Ayuntamiento de Elche y Ecologistas en Acción destacan que el proyecto no ha previsto un carril bici en el vial de acceso a la estación, solicitando esta asociación ecologista la instalación del mismo, separado del tráfico motorizado, dado que en el aparcamiento de la estación ya se han previsto plazas de aparcamiento para bicicletas. El promotor se compromete a estudiar la posibilidad de implantar un carril bici a lo largo del vial de acceso durante la fase de redacción del proyecto constructivo, aunque considera que dicho equipamiento queda fuera del objeto del proyecto.

Hidrología e hidrogeología. La Confederación Hidrográfica del Júcar indica una serie de consideraciones a tener en cuenta por el promotor, con el fin de proteger los elementos de su competencia, que se relacionan a continuación:

Garantizar el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.

Reducir la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos, afectando únicamente al terreno estrictamente necesario.

Garantizar la no afección a cursos de agua superficiales y subterráneos por rellenos y vertidos contaminantes, durante la fase de construcción y una vez finalizadas las obras.

Garantizar, en cuanto a préstamos y extracciones en cauces o zonas de servidumbre, la no afección a los mismos y la reposición a su estado primitivo una vez finalizadas las obras.

Garantizar la no afección a formaciones vegetales de ribera.

Estudiar los siguientes aspectos, para considerar los posibles impactos sobre las aguas subterráneas: Localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia, calidad de las aguas e inventario de vertidos, evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

Solicitar las autorizaciones administrativas pertinentes, en cumplimiento de la normativa de aguas vigente, para captaciones, vertidos y afecciones al Dominio Público Hidráulico y/o sus zonas de servidumbre.

El promotor acepta todas las medidas planteadas por la Confederación Hidrográfica del Júcar, indicando que se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto constructivo. Además, indica que el proyecto no afecta a las formaciones vegetales de ribera y, en referencia a la hidrogeología, que no se ha detectado nivel freático en ninguno de los reconocimientos realizados. No obstante, el estudio de impacto ambiental cuenta con un apartado específico en el que trata la hidrogeología de la zona, incluyendo un mapa con los acuíferos de la Comunidad Valenciana elaborado por el IGME, una descripción de las características principales de la hidrogeografía de la zona, de la circulación general de las aguas en el área de estudio y de la calidad de las mismas.

Ecologistas en Acción de Elche alega que el proyecto no analiza detalladamente los riesgos que la ubicación de la estación sobre el tramo final de una rambla-barranco proveniente de la Sierra de Crevillente, puede tener sobre los usuarios de la estación y sobre la población residente en el entorno, solicitando informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar. El promotor responde que el proyecto no invade ningún cauce natural y que en el proyecto constructivo se definirá con precisión el drenaje de la plataforma de la estación, garantizando su continuidad con la obra de drenaje proyectada para la línea de alta velocidad. Además, según el estudio de impacto ambiental, la zona de actuación presenta un riesgo de inundación bajo, no clasificado bajo ningún tipo de riesgo en el Plan de acción territorial de carácter sectorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).

Paisaje. El Ayuntamiento de Elche indica que el proyecto deberá contar con un estudio de integración paisajística, según establece el artículo 48 del Decreto 120/2006, de 11 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana (RPCV). Además, propone una serie de especies de flora a utilizar en las labores de conservación de la tierra vegetal acopiada y de revegetación, por siembra y plantación, previstas en el estudio de impacto ambiental. La Dirección General de Gestión del Medio Natural añade a este respecto, la necesidad de evitar el empleo de especies exóticas, especialmente las invasoras, que figuran en los anexos de la Orden de 10 de septiembre de 2007 de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda por la que se aprueban medidas para el control de las especies vegetales exóticas invasoras en la Comunidad Valenciana.

El promotor se compromete a aportar el estudio de integración paisajística en los términos y contenido señalados en el citado Decreto 120/2006, de 11 de agosto. Además, indica que se tendrán en cuenta las especies de flora propuestas por el Ayuntamiento de Elche en la redacción del proyecto constructivo y que en el proyecto constructivo no se incluirán especies vegetales exóticas invasoras incluidas en los anexos de la mencionada Orden.

Patrimonio cultural, vías pecuarias y senderos. La Dirección General de Gestión del Medio Natural manifiesta la necesidad de recabar informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano e incorporar las medidas que en él se establezcan, de acuerdo con el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del patrimonio cultural valenciano. Además, durante la ejecución de las obras, los hallazgos de restos paleontológicos, arqueológicos o etnográficos se comunicarán a la Consejería de Cultura y Deporte, siguiendo lo previsto en los artículos 63 y 65 de la citada Ley 4/1998, de 11 de junio. Además, la Dirección General de Gestión del Medio Natural informa de la necesidad de tramitar la afección a la Colada de Matola o de Santa Teresa de acuerdo con la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y de comunicar su modificación de trazado a la Dirección Territorial de Alicante de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, debiendo señalizarla siguiendo la normativa vigente y habilitar en la rotonda que resuelve el cruce un vial adicional perimetral, de al menos 3 m de ancho y separado del resto de viales, para los usos previstos para la vía pecuaria. Asimismo, esa Dirección General mantiene que la modificación de trazado del sendero de gran recorrido GR-125

Senda del Poeta debe comunicarse a la Federación de Deportes de Montaña y Escalada de la Comunidad Valenciana y cumplir las consideraciones que estime oportunas.

El promotor responde que el tramo: Elche-Crevillente de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia cuenta con dos informes de prospección de la plataforma y de los préstamos y vertederos, respectivamente, remitidos a la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano que evidenciaban la ausencia de yacimientos arqueológicos catalogados en el ámbito de estudio de la nueva estación. Además, el promotor adjunta un escrito dirigido a la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano solicitando el informe preceptivo relativo a la nueva estación de alta velocidad de Elche, de acuerdo con el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, tal y como solicitaba la Dirección General de Gestión del Medio Natural, indicando que incorporará sus prescripciones en el proyecto constructivo. Asimismo, el promotor mantiene que incluirá en el proyecto constructivo las medidas pertinentes para la protección y conservación de los nuevos elementos patrimoniales detectados, de acuerdo con los artículos 63 y 65 de la citada Ley 4/1998, de 11 de junio. En cuanto a la afección a la vía pecuaria y al sendero de gran recorrido mencionados, el promotor afirma que ya ha enviado las propuestas de modificación de trazado a los organismos solicitados, siguiendo las indicaciones de la Dirección General de Gestión del Medio Natural. Con posterioridad, el promotor ha remitido respuesta del Servicio de Patrimonio Arquitectónico y Medioambiental de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, en el que informa favorablemente el proyecto a los efectos patrimoniales previstos en el artículo 11 de la citada Ley 4/1998, de 11 de junio.

Ruido. La Dirección General de Gestión del Medio Natural informa de la obligatoriedad de incluir un estudio acústico en el proyecto constructivo, en cumplimiento de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, que regula la protección contra la contaminación acústica. El Ayuntamiento de Elche solicita que se tenga en cuenta la Ordenanza de protección contra la contaminación acústica por ruido y vibraciones en el municipio de Elche a la hora de definir los niveles de emisión o inmisión de ruidos más restrictivos de la legislación vigente. El promotor afirma que el proyecto constructivo contará con el estudio acústico citado y que también se tendrá en cuenta la mencionada Ordenanza.

Préstamos y vertederos. La Dirección General de Gestión del Medio Natural indica que los materiales de relleno y las zavorras necesarias para la ejecución del proyecto deben proceder de canteras o préstamos existentes y legalmente autorizados. Asimismo, los vertederos deberán cumplir específicamente con el Decreto 200/2004, de 1 de octubre, que regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de restauración, acondicionamiento y relleno, o con fines de construcción. El promotor confirma estas dos premisas relativas a las canteras o préstamos y a los vertederos necesarios para la ejecución del proyecto.

4. *Integración de la evaluación*

Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas correctoras. Hidrología e hidrogeología. Las actuaciones proyectadas, según el estudio de impacto ambiental, se sitúan próximas al barranco de Barbasena, aunque éste no resulta afectado por ellas. Tampoco interceptan ningún curso de agua natural, aunque el vial de acceso proyectado cruza, en el P.K. 0+820, el Tercer canal transversal de riegos de Levante, que será repuesto. En cuanto a la hidrogeología, se indica que en la zona de actuación no se localiza sobre ningún acuífero específico de la Comunidad Valenciana ni se ha detectado nivel freático alguno en los reconocimientos realizados, aunque sí se encuadra dentro del sistema acuífero de la Vega Media y Baja del Segura (Unidad Hidrogeológica 7.24 de la cuenca hidrográfica del Segura).

El promotor se compromete a cumplir las recomendaciones que imponga la Confederación Hidrográfica del Júcar y a adoptar las medidas necesarias para evitar el vertido accidental y el arrastre de tierras y sustancias contaminantes a los cauces (barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración, etc.). Con esta

finalidad, el promotor ha previsto habilitar una zona para las instalaciones auxiliares, en la que se concentrarán la mayor parte de las actividades más contaminantes de las obras y que contará con una zanja perimetral en la mayor parte de su contorno, una balsa temporal de decantación, superficies impermeabilizadas y una adecuada gestión de los residuos generados. El agua procedente de las balsas de decantación será sometida a un control analítico antes de ser vertida a algún cauce para comprobar que cumple con los parámetros de calidad establecidos en la autorización de vertido procedente de la Confederación Hidrográfica. En caso contrario, el agua se someterá a los tratamientos adicionales necesarios (coagulación, floculación, etc.) para hacer el vertido apto. Para proteger el Tercer canal transversal de riegos de Levante se tiene previsto la instalación de barreras de sedimentos.

Finalmente, siguiendo las indicaciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Júcar, el promotor se compromete a garantizar que no se afectará a cursos de agua superficiales y subterráneos con rellenos, vertidos contaminantes, préstamos y vertederos y a conservar el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, incluyendo en el proyecto constructivo el diseño de las obras de drenaje transversal necesarias para permeabilizar la infraestructura al paso de agua, en coordinación con dicha Confederación Hidrográfica.

Vegetación, suelo y paisaje. De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, la ejecución del proyecto no afectará a ninguna especie protegida, concretamente a ningún ejemplar ni huerto de palmera datilera que se encuentre protegida en el municipio de Elche. Próximo al emplazamiento de la nueva estación de alta velocidad de Elche se localiza una tesela que contiene los hábitats naturales de interés comunitario siguientes: 1430 Matorrales halo-nitrófilos (Pegano-Salsoletea) y 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos. En la visita de campo realizada por el promotor sólo se ha identificado el primero de los hábitats, que además no ocupa toda la superficie del polígono, ya que también existen árboles frutales, y, por tanto, no resulta afectado de manera directa por las obras.

Sin embargo, para delimitar la afección a las superficies de terreno estrictamente necesarias, se tiene previsto el jalonamiento temporal de toda la zona de obras, siendo de tipo reforzado en las proximidades del citado hábitat y en la zona de instalaciones auxiliares. Para evitar afectar a ejemplares arbóreos aislados (olivos, almendros, pinos, palmeras, etc.), se tiene previsto la instalación de protecciones individuales y la poda, en periodo de reposo vegetativo, de aquellas ramas o copas que puedan resultar afectadas por daños mecánicos. Sólo los olivos y las palmeras se consideran aptos para el trasplante, dado su interés ornamental en la zona. Los trasplantes se realizarán siempre en coordinación con el Ayuntamiento de Elche.

En los terrenos que vayan a resultar afectados por las obras, se procederá a la retirada, acopio y conservación de la capa superior de tierra vegetal, para su reutilización posterior en las labores de restauración y revegetación de los taludes generados y superficies alteradas por las obras. Para reducir al mínimo el riesgo de contaminación del suelo, las instalaciones y actividades auxiliares más contaminantes se realizarán en una zona habilitada para ello, contando con superficies impermeabilizadas.

La integración paisajística del proyecto y de las instalaciones auxiliares previstas se conseguirá con la restauración de las zonas afectadas por las obras, que incluye la preparación y el modelado del terreno, el aporte y extendido de tierra vegetal y la implantación de la cubierta vegetal por siembra, hidrosiembra y plantación. Entre las plantaciones previstas, se incluye la creación de un huerto de palmeras en el entorno de la estación, formación que quedará protegida por la Ley 1/1986, de 9 de mayo, que regula la tutela del Palmeral de Elche. En la elección del resto de especies vegetales, se considerarán las indicaciones realizadas por el Ayuntamiento de Elche en el trámite de información pública, tal y como indica el promotor en la respuesta a la alegación de este organismo. Además, en la redacción del proyecto constructivo, el promotor incluirá un estudio de integración paisajística, siguiendo las indicaciones del Decreto 120/2006, de 11 de agosto, que aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana (RPCV), tal y como menciona el informe del Ayuntamiento de Elche y acepta el promotor.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, en el proyecto constructivo se incluirá un plan de prevención y extinción de incendios forestales, teniendo en cuenta la normativa específica estatal y autonómica.

Fauna. En la zona de actuación, de acuerdo con el estudio de impacto ambiental, no se localizan especies de fauna sensibles, dada la ausencia de hábitats faunísticos relevantes, pudiendo aparecer especies, fundamentalmente aves, propias de zonas húmedas o de sierra, procedentes del humedal de El Hondo y del embalse y de la Sierra de Crevillente.

No obstante, en los proyectos de línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia (concretamente, en el subtramo: Elche-Beniell del tramo: Elche-Murcia y en el tramo: acceso a Alicante/Elche) se han dispuesto pasos de fauna para reducir el efecto barrera de la infraestructura, cumpliendo las densidades mínimas establecidas en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente, 2006), estando previsto dar continuidad a estas infraestructuras en el proyecto de la nueva estación de alta velocidad de Elche. Además, se tiene previsto adaptar las obras de drenaje para el paso de fauna terrestre y el vial de acceso cuenta con intersecciones a nivel con los caminos existentes y con la Colada de Matola o de Santa Teresa, reduciendo de esta forma el efecto barrera del mismo.

La nueva estación, junto con el aparcamiento, contará con un cerramiento perimetral continuo, enterrado al menos 40 cm y de tipo cinético o progresivo, para impedir el acceso de fauna a la misma. Además, las luminarias se diseñarán de forma que se evite la contaminación lumínica por la noche, reduciendo la afección a las especies de fauna con hábitos nocturnos.

Las obras de drenaje longitudinales, en todas las cunetas reducidas o con pendientes laterales superiores a 1H:1V, contarán con rampas rugosas para permitir el escape de la fauna. Todas las arquetas proyectadas dispondrán, asimismo, de rampas y paredes adecuadas para tal fin.

Patrimonio cultural, vías pecuarias y senderos. Según el estudio de impacto ambiental, de la consulta de los archivos de la Consejería de Cultura y Deporte y del resultado de la prospección arqueológica realizada para la línea de alta velocidad (en una banda de 500 m de ancho entorno al eje del trazado, así como en la superficie de las zonas de préstamos y vertederos) se deduce que la zona de actuación del proyecto de la nueva estación de alta velocidad de Elche no coincide con ningún yacimiento arqueológico inventariado del Patrimonio Cultural Valenciano, situándose todos ellos a más de 400 m de distancia de la zona de obras (incluido caminos de acceso, canteras y vertederos).

No obstante, con carácter previo al inicio de las obras, en el estudio de impacto ambiental se tiene previsto la redacción de un proyecto de seguimiento y sondeos arqueológicos, en coordinación con la administración competente en materia de patrimonio, en el que se incluirá un protocolo de actuación ante hallazgos de restos patrimoniales, que cuente con la comunicación a la administración competente y la paralización de las obras hasta recibir indicaciones de la misma. Los elementos arqueológicos encontrados se incorporarán al programa de protección de yacimientos arqueológicos y se diseñarán nuevas actuaciones adaptadas al caso concreto (sondeos o excavación en extensión) que deberán contar con autorización de la autoridad competente en materia de patrimonio. Como medida preventiva, se contempla la presencia de un arqueólogo durante los movimientos de tierra, para evitar que se produzcan afecciones sobre elementos del Patrimonio Cultural Valenciano (Ley 4/1998, de 11 de junio).

En cuanto a vías pecuarias y senderos, el vial de acceso a la nueva estación intersecta la Colada de Matola o de Santa Teresa (P.K. 0+460) y el sendero de gran recorrido GR-125 Senda del Poeta (P.K.0+820), estando previsto contemplar su reposición en el proyecto constructivo.

Ruido. Durante la fase de construcción, el horario de trabajo se limitará al periodo comprendido entre las 7 y las 23 horas, evitando la realización de actividades especialmente ruidosas y la circulación de maquinaria pesada fuera de este periodo, salvo cuando sea

estrictamente necesario. En este último caso se reforzarán las medidas previstas para reducir el ruido generado por las obras, como son limitar la velocidad de la maquinaria y evitar la concentración de la misma. Además, se tiene previsto efectuar mediciones periódicas de los niveles de ruido en la zona de obras para comprobar que no se superan los límites de inmisión fijados por la legislación vigente en la materia.

Cumpliendo con las indicaciones de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, el promotor incluirá en el proyecto constructivo, un estudio acústico, en cumplimiento de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, que comprenda todas y cada una de las fuentes sonoras y una evaluación de las medidas correctoras a adoptar para garantizar que no se transmita al exterior. Durante la fase de funcionamiento, de acuerdo con el estudio de impacto ambiental, se realizará un seguimiento de las emisiones acústicas, que no deberán superar los límites establecidos en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y en la Ordenanza de Protección contra la contaminación acústica por ruido y vibraciones en el municipio de Elche, tal y como figura en el informe del Ayuntamiento de Elche, asumido por el promotor.

En la actualidad., en el ámbito de estudio los núcleos urbanos se encuentran a más de 1,5 Km de la estación y del vial de acceso, si bien se localizan edificaciones residenciales en las proximidades. No obstante, en el estudio de impacto ambiental se indica que el nivel de ruido de la zona también se deberá a la explotación de las infraestructuras de transporte próximas, como son la propia línea de alta velocidad y la autovía A-7. Asimismo, en la declaración de impacto ambiental de la «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Elche-Murcia. Subtramo: Elche-Beniel», ya se preveía la estación, y se indica que en el estudio de impacto ambiental del mencionado subtramo se especifican los puntos donde se instalarán las pantallas acústicas necesarias para minimizar la pérdida de calidad acústica. En esta declaración de impacto ambiental también se contempla la realización, con carácter previo al inicio de las obras, de un estudio de los niveles de ruido, así como de un seguimiento de las medidas de protección acústica y un control de los niveles de ruido, todo ello como parte integrante del programa de vigilancia ambiental.

Préstamos y vertederos. Gestión de residuos. Utilización de betunes. Se utilizarán canteras y graveras legalizadas que cuenten con planes de restauración aprobados. Además, se utilizarán como zonas de vertido las mismas previstas en el proyecto de construcción de la línea de alta velocidad, que se corresponden con zonas de préstamos abandonadas, debiendo contar con autorización administrativa de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda para su uso.

El estudio de impacto ambiental contempla la instalación de un punto limpio en la zona de instalaciones auxiliares en el que se clasificarán y almacenarán los residuos generados en las obras, para entregarlos posteriormente a un gestor autorizado. Además, se habilitará una zona especial para el almacenamiento de los residuos peligrosos. La gestión de los residuos generados durante la fase de obras se realizará de acuerdo con la legislación en vigor en materia de residuos. Asimismo, el proyecto constructivo contará con un plan de gestión de residuos de construcción y demolición.

En los firmes del proyecto (vial de acceso, enlaces y aparcamiento) se utilizarán, según el estudio de impacto ambiental, betunes modificados con caucho y/o betunes mejorados con caucho procedente de neumáticos, de acuerdo con el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso (NFU). También se tendrá en cuenta la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezcla bituminosas que incorporen caucho procedente de NFU y la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

5. Condiciones al proyecto

Todas las medidas a llevar a cabo con la realización del proyecto irán en consonancia con lo establecido en la declaración de impacto ambiental correspondiente al estudio informativo del proyecto Línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, tramo: Elche-Murcia, subtramo: Elche-Beniel, publicada en el BOE núm. 166 del 13 de julio de 2006.

Hidrología. Con carácter previo a la ejecución de las obras, se requerirá el informe del Servicio de Ordenación Territorial de la Dirección General de Territorio y Paisaje sobre el riesgo de inundación del proyecto constructivo y el cumplimiento de las previsiones contenidas en el PATRICOVA, así como la adopción de las medidas que estime necesarias el citado organismo.

Vegetación. En las labores de revegetación además de evitar el empleo de las especies exóticas invasoras que figuran en los anexos del Decreto 213/2009, de 20 de noviembre, por el que se aprueban medidas para el control de especies exóticas invasoras en la Comunidad Valenciana, tampoco se utilizarán especies incluidas en el Atlas de las plantas alóctonas invasoras en España (Ministerio de Medio Ambiente, 2004).

Fauna. Para el diseño de las obras de drenaje aptas para el paso de fauna terrestre y para dar continuidad a los pasos de fauna previstos en los proyectos de la línea de alta velocidad de la zona en la que se ubica el presente proyecto, el promotor deberá seguir los criterios establecidos en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente, 2006). Específicamente, el programa de vigilancia ambiental deberá contemplar las directrices recogidas en el documento Prescripciones Técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte (Ministerio de Medio Ambiente y, Medio Rural y Marino, 2008).

Paisaje. Con carácter previo a la redacción del proyecto constructivo, se consultará a la Dirección General de Territorio y Paisaje, de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, sobre los requerimientos del estudio de integración paisajística del proyecto constructivo a elaborar según el Decreto 120/2006, de 11 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana (RPCV).

Patrimonio cultural. De acuerdo con el informe del Servicio de Patrimonio Arquitectónico y Medioambiental de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, se procederá al jalonamiento, limpieza previa y documentación descriptiva, fotográfica y gráfica exhaustiva (planta, alzado y secciones) de los elementos del patrimonio etnológico, así como a la remisión de dicha documentación a la citada Dirección General.

Ruido. El promotor deberá incluir en el proyecto constructivo un estudio acústico y definir las correspondientes medidas correctoras en cumplimiento de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, así como del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas; de la legislación autonómica (Ley 7/2002, de 3 de diciembre, que regula la Protección contra la Contaminación Acústica y normativa que la desarrolla) y de las ordenanzas municipales pertinentes (Ordenanza de Protección contra la contaminación acústica por ruido y vibraciones en el municipio de Elche).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental cuenta con un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyos principales objetivos consisten en controlar la correcta ejecución de las medidas previstas y comprobar la eficacia de las mismas, así como detectar impactos no previstos. A continuación se relacionan algunos de las principales actuaciones previstas en el mismo:

Verificar la ejecución y mantenimiento de los dos tipos de jalonamiento proyectados (simple y reforzado) para la zona de obras, caminos de acceso, vertederos e instalaciones auxiliares; y la retirada, acopio y conservación de la tierra vegetal.

Controlar la ausencia de materiales en las proximidades de los cauces con riesgo de ser arrastrados y de vertidos como aguas contaminadas, residuos peligrosos (grasas, aceites, etc.); y evitar la localización de depósitos de maquinaria y materiales sobre los acuíferos subterráneos.

Controlar la ejecución de las balsas de decantación y realizar un seguimiento de la calidad de las aguas contenidas en las mismas mediante análisis.

Comprobar la ejecución de los drenajes proyectados y la ausencia del efecto barrera.

Verificar las medidas para el tratamiento y gestión de residuos, incluyendo todos los requerimientos establecidos en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, que regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

Controlar la protección de la vegetación en zonas sensibles, concretamente en el hábitat de interés comunitario mencionado en la presente resolución.

Verificar la ejecución de plantaciones, siembras, hidrosiembras y trasplantes y seguimiento de los mismos; y ejecutar el plan de prevención y extinción de incendios.

Controlar la ejecución y la eficacia de los pasos de fauna previstos (drenajes transversales, pasos superiores e inferiores, etc.).

Establecer una campaña de mediciones para el establecimiento provisional de la servidumbre acústica, de acuerdo con la metodología establecida en el apartado B del Anexo VI del Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y gestión en materia de contaminación acústica, así como lo establecido en el disposición transitoria primera del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. La planificación de este seguimiento deberá definirse de acuerdo con el estudio acústico y proyecto de las medidas correctoras de impacto acústico que se redactará en una fase posterior.

Controlar la aplicación de las medidas para la protección del patrimonio histórico-arqueológico.

El PVA prevé la redacción de informes iniciales antes del inicio de las obras; informes semestrales y especiales, durante la fase de ejecución del proyecto; un informe previo a la emisión del acta de recepción; e informes anuales, en la fase de explotación, durante los tres primeros años al siguiente al acta de recepción de obra. Entre los informes semestrales, se prevé un informe sobre las medidas de prospección arqueológica y de protección, a entregar antes del comienzo de los movimientos de tierra en cada zona, que incorpore informes mensuales con el resultado del seguimiento.

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

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto básico Nueva estación de alta velocidad de Elche en el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 23 de diciembre de 2010.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

