

10814 RESOLUCIÓN de 17 de mayo de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo del proyecto de «Línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Valencia-Castellón».

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

El tramo proyectado forma parte de las actuaciones previstas para alcanzar los objetivos fijados en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 del Ministerio de Fomento, dentro del corredor ferroviario Madrid-Levante-Mediterráneo, en el tramo entre Valencia y Castellón.

La actuación prevista en el estudio informativo tiene como finalidad el trazado ferroviario en alta velocidad entre Valencia y Castellón, así como la definición de la reordenación de la red ferroviaria en el entorno de la ciudad de Castellón motivada por la incorporación de la nueva Red de Alta Velocidad en ancho internacional.

Las distintas alternativas atraviesan los siguientes términos municipales: Albalat dels Sorells, Albuixech, Benavites, Benifairó de les Valls, El Puig, Faura, Foios, La Pobla de Farnals, Massalfassar, Massamagrell, Meliana, Museros, Petrés, Puçol, Quartell, Rafelbuñol, Sagunto y Valencia, en la provincia de Valencia; y Almazora, Almenara, Alquerías del Niño Perdido, Benicasim, Burriana, Castellón, Chilches, La Llosa, La Vall d'Uixó, Moncófar, Nules, Villarreal y Villavieja, en la provincia de Castellón.

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 estudio informativo del proyecto de «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Valencia-Castellón» se encuentra comprendido en el anexo I, Grupo 6 «Proyectos de infraestructuras», apartado b, «Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido», de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de impacto ambiental.

La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCyEA) se inició con fecha 10 de octubre de 2001, al remitir la Dirección General de Ferrocarriles la memoria-resumen del estudio informativo. El resultado de las consultas realizadas por la DGCyEA, se trasladó al promotor el 22 de marzo de 2002.

La información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental se publicó el 21 de diciembre de 2002 en el Boletín Oficial del Estado núm. 305. También se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia núm. 12, de 15 de enero de 2003 y el Boletín Oficial de la Provincia de Castellón núm. 14, de 1 de febrero de 2003.

Transcurrido el plazo de información de pública, la Dirección General de Ferrocarriles, remitió a la DGCyEA, con fecha 1 de octubre de 2003, el expediente completo.

Con fecha de 21 de octubre de 2003, la DGCyEA solicitó a la Conselleria de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana un informe que permitiese determinar si el proyecto afectaba a la integridad de los lugares incluidos en la Red Natura 2000 afectados por las alternativas definidas por el promotor. Dicho informe fue remitido a la DGCyEA, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, con fecha de 25 febrero de 2005, y a consecuencia de lo emitido se solicita al promotor información adicional al estudio de impacto ambiental con fecha de 21 de marzo de 2005.

En la documentación complementaria remitida por el promotor a la DGCyEA, con fecha de 10 de enero de 2006, se incluye un informe de la Conselleria de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana, en el que se informa favorablemente sobre las medidas preventivas y correctoras propuestas, y exponiendo que la actuación no supondrá una amenaza ambiental para los espacios incluidos en Red Natura 2000.

3. Descripción del estudio informativo

El estudio informativo consiste en la construcción de una nueva línea de alta velocidad entre Valencia y Castellón, en ancho internacional, que permita la circulación de trenes de viajeros, haciéndola compatible con el entorno urbano y el mantenimiento de los principales servicios de cercanías. Se incluyen las siguientes actuaciones:

Creación de una infraestructuras ferroviaria para disponer de un enlace ferroviario de alta velocidad entre Valencia y Castellón, que pueda servir tanto a los servicios regionales como a los de largo recorrido de viajeros en las relaciones radiales y del eje mediterráneo.

Cambio de ancho ibérico a ancho internacional, así como cambio de la tensión de electrificación, de las dos vías actuales de acceso sur a la estación de Castellón (desde Almazora hasta la estación de Castellón).

Construcción de nueva doble vía en ancho ibérico en el acceso sur a la estación de Castellón, en el mismo tramo descrito en el punto anterior (desde Almazora hasta la estación de Castellón), paralelamente a la doble vía actual por su lado oeste.

Respecto a la velocidad de diseño de la línea, se han considerado velocidades máximas de circulación de 350 km/h, aunque dadas las especiales características del corredor en cuanto a la coexistencia de importantes valores naturales con fuertes crecimientos urbanos, se plantean alternativas con velocidades de 300 km/h e incluso de 220 km/h en algunos tramos. El sistema de electrificación no es objeto de la presente declaración.

Las características básicas de la alternativa seleccionada se muestran en el siguiente cuadro:

Longitud (m)	Túneles	Viaductos y pérgolas	Pasos superiores	Pasos inferiores	Puestos de estacionamiento y adelantamiento de trenes	Obras de drenaje
55.297	0	24	45	5	3	33

La medición de la gestión de los volúmenes de materiales para la construcción de la infraestructura se resume en la siguiente tabla:

Volumen en desmonte (m ³)	Volumen en terraplén (m ³)	Volumen de desmonte a vertedero (m ³)	Volumen de préstamos necesario para el terraplén (m ³)
1.549.087	1.453.248	985.517	889.678

Por último, se implantarán apartaderos, de unos 2.000 metros de longitud, con andenes de 3 y 4 metros, en Valencia, Massalfassar, Sagunto, Nules y en Castellón.

Otras actuaciones incluidas en el estudio informativo consisten en actuaciones encaminadas a ejecutar el acceso a la estación de Castellón, nuevas conexiones con los puertos de Sagunto y Castellón, instalaciones en Alstom en Massalfassar, el acceso en ancho UIC a la estación de mercancías prevista en Vila-real, así como una Variante en Vila-real en ancho ibérico y una nueva estación de cercanías; y por último, la definición de instalaciones ferroviarias de apoyo para la nueva línea y el mantenimiento del servicio existente.

4. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto

El ámbito territorial en el que se enmarca el proyecto comprende una banda geográfica que se extiende de sur a norte, entre las ciudades de Valencia y Castellón de la Plana, en la Comunidad Valenciana. La zona se sitúa en terrenos de piedemonte y llanuras descendentes suavemente hacia la costa. La altitud se sitúa, en conjunto, por debajo de los 100 m.s.n.m.

Desde un punto de vista hidrológico, los trazados propuestos discurren de sur a norte, atravesando el barranco del Carraixet, barranco de Calderona, río Palancia, río Belcaire, río Seco de Burriana, río Mijares y río Seco de Castellón de la Plana. Todos ellos de elevada irregularidad y marcado estiaje, que causan frecuentes inundaciones en los terrenos aluviales asociados a ellos. Por otra parte, existen algunos barrancos que convierten su cauce, en el tramo final de su curso, en acequias.

Actualmente, la vegetación natural ha sido muy transformada y desplazada por las labores agrícolas, de forma que el uso de suelo dominante es el cultivo, fundamentalmente en regadío, con cítricos y hortícolas. Se encuentran también, asociadas a los terrenos de relieve más pronunciado, formaciones de matorral y manchas de pinar de pino carrasco (*Pinus halepensis*) de repoblación.

Entre las especies de las formaciones de matorral cabe señalar el lentisco (*Pistacia lentiscus*), coscoja (*Quercus coccifera*), palmito (*Chamaerops humilis*), acebuche (*Olea europaea*), y las especies características de etapas regresivas, como el romero (*Rosmarinus officinalis*), la aulaga (*Genista sp.*) o el tomillo (*Thymus sp.*). En las orillas de los ríos se encuentran algunos restos de vegetación de ribera y rambla, así como en los fondos y las orillas de los canales (carrizales, cañaverales, sauces, adelfas, etc.). La fauna se encuentra igualmente muy condicionada por las condiciones ecológicas y la presión humana que dominan en el conjunto del área. Las especies faunísticas de vertebrados que pueden resultar afectadas por el corredor son mamíferos como liebres, conejos, zorros, ginetas, garduñas y tejón; los anfibios (sapo corredor y sapo común) y reptiles.

El paisaje se encuadra en una cuenca visual amplia, abierta hacia la costa y delimitada hacia el interior por cerros y sierras, si bien la visibilidad está limitada por la presencia de elementos enmascarantes (cultivos arbóreos densos). La zona se divide en siete unidades paisajísticas: terrenos llanos de la Plana Costera, cauces de la Plana Costera, elevaciones aisladas sobre la Plana, laderas montañosas abiertas, cuencas cerradas, infraestructuras de gran ocupación y zonas extractivas.

La zona se encuentra atravesada longitudinalmente por diversas infraestructuras viarias (autopistas, carreteras nacionales, líneas de ferrocarril, etc.), que discurren en paralelo a la costa.

Se presentan los siguientes elementos protegidos, desde el punto de vista ambiental y arqueológico:

Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Marjal dels Moros» (ES0000148) y «Desembocadura del Millars» (ES0000211).

Parque Natural, LIC y ZEPA «Serra Calderona» (ES5232002).

LICs «Cova del Sardiner» (ES5234001), «Marjal d'Almenara» (ES5223007) y «Marjal de Nules» (ES5222005).

Áreas Importantes para las Aves en España, IBAs núm. 156 «Marjal de El Moro», núm. 155 «Estanys y Marjal de Almenara» y núm. 154 «Desembocadura del río Mijares».

Zonas húmedas incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana: Marjal de Rafalell y Vistabella, Marjal dels Moros, Marjal d'Almenara, Marjal de Nules-Burriana y Desembocadura del Millars.

Monte de Utilidad Pública número 103, «El Picaio», y 108 tramos de vías pecuarias.

Dentro del Inventario General del Patrimonio Cultural Valenciano, 134 yacimientos arqueológicos y 19 Bienes Inmuebles.

En el ámbito potencial de actuación, y no afectados por ninguna de las alternativas de trazado planteadas, existen los siguientes hábitats naturales de interés comunitario:

Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion-Holoschoenion (6420).

Estanques temporales mediterráneos (3170). Prioritario.

Turberas calcáreas del Cladium mariscus y con especies del Caricion davallianae (7210). Prioritario.

Lagunas costeras con Chara spp. (1150). Prioritario.

5. Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativa

En la memoria-resumen del estudio informativo (escala 1:50.000) se dividió el recorrido en dos corredores, el Corredor A, situado en la parte más occidental (lado montaña), y el Corredor B, que se apoya en el lado este («lado mar»), adosándose en lo posible en las infraestructuras existentes que conectan ambas ciudades. Entre ambos corredores se diseñan 11 alternativas o conexiones denominadas variantes (Variante 1, Variante 2, etcétera). Asimismo, en el término municipal de Castellón de La Plana se desarrollan tres nuevos corredores que generan soluciones a la funcionalidad de los accesos, denominados, «Mercancías M-1», «Castellón 1» y el «Acceso Norte Castellón». Por último, se estudian también posibles actuaciones sobre las líneas de ferrocarril existentes, y que consisten en el acceso ferroviario al polígono industrial de Albuixech, la línea Sagunto-Caudiel, el acceso ferroviario al puerto de Sagunto y la línea actual entre Valencia y Castellón.

En una primera fase de evaluación de impacto ambiental del estudio informativo (a escala 1:25.000), la organización geográfica de los distintos bloques de corredores planteados ha dado lugar a tres tramos: el tramo Valencia-Puçol (9 alternativas), el tramo Sagunto (9 alternativas) y el tramo Sagunto-Castellón (10 alternativas). Sobre la combinación de soluciones para cada uno de los tramos, el estudio de impacto ambiental realiza un análisis multicriterio, basado en criterios técnicos, económicos, ambientales y urbanísticos. A partir del cual ha sido posible desarrollar un conjunto de alternativas para su estudio a escala 1:5.000, en una segunda fase, en la cual se han considerado cuatro grandes alternativas de trazado de vía doble en ancho UIC entre Valencia y Castellón: la alternativa Oeste, la Este, y las alternativas Este-2 (Variante de Sagunto) y Este-3 (Variante de Almenara). A continuación se muestra una tabla con el resultado de los trazados a escala 1:5.000:

Alternativa	Longitud (m)	Descripción
Oeste.	56.591	Se desarrolla por el lado interior del corredor Valencia-Castellón proponiendo una solución cercana a la franja montañosa. De esta forma, esta alternativa se traza por el lado oeste de los núcleos de Puzol, Sagunto, Almenara, La Llosa, Chilches y Nules, cruzando entre los núcleos de Alquerías y Vila-real, para adosarse a la actual línea ferroviaria en el término municipal de Almazora en su acceso a la estación de Castellón.
Este.	55.297	Busca adosarse a lo largo de su recorrido a las infraestructuras existentes. Desde Meliana hasta pasado el núcleo urbano de Sagunto, se adosa a la línea ferroviaria actual, siendo necesaria una variante en los núcleos de Roca-Cúper y Puzol, dado que no existe espacio para insertar la nueva línea de alta velocidad junto a la línea existente sin afectar a dichos núcleos urbanos. Desde Sagunto hasta Nules, se adosa a la autopista A-7 y posteriormente se traza entre los núcleos de Alquerías y Burriana para adosarse a la actual línea ferroviaria en el término municipal de Almazora en su acceso a la estación de Castellón.
Este-2 (variante de Sagunto).	55.201	Esta alternativa es igual a la Este, pero evitando el paso por la actual estación de Sagunto con un trazado paralelo a unos 400 m de distancia al este.
Este-3 (variante de Almenara).	55.337	Esta alternativa surge como variante de la Este, con el objeto de evitar la afección al Marjal de Almenara. Para lograrlo se diseña un trazado adosado a la A-7 por su lado oeste entre Sagunto y Chilches.

Como consecuencia del análisis de comparación de alternativas realizado en el estudio informativo, a escala 1:5.000, el estudio de impacto ambiental propone como óptima la alternativa Este. Esta alternativa posee, comparativamente con la alternativa Oeste, una mejor valoración en todos los aspectos estudiados en el análisis realizado, siendo especialmente reseñable la menor afección ambiental y urbanística. El trazado de la alternativa Este-3 supone una mayor afección urbanística en Sagunto, la construcción de un mayor número de estructuras ferroviarias y reduce la funcionalidad de la línea, generando una nueva barrera en el término municipal de Chilches, por lo que queda descartada en el estudio informativo, al igual que la alternativa Este-2.

La alternativa seleccionada respeta, en la medida de lo posible, los espacios naturales protegidos. La afección a la desembocadura del río Millars, se produce en su límite oeste, ya degradado por la cercanía de la línea ferroviaria existente. Del mismo modo, afecta al Marjal de Almenara en su límite, ya degradado debido a la cercanía de la A-7.

6. Consultas previas

Durante el periodo de consultas previas se pidió la opinión respecto al citado proyecto a los siguientes organismos:

Relación de consultados	Respuestas recibidas	Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	-	Centre Excursionista de València	-
Confederación Hidrográfica del Júcar	X	ETECMA. Asociación de Técnicos del Medio Ambiente ...	-
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana	X	Federació Valenciana de Municipis i Províncies	-
Subdelegación del Gobierno en Castellón	X	Instituto Pequeña y Mediana Empresa Valenciana (IMPIVA)	-
Subdelegación del Gobierno en Valencia	-	Bloc Nacionalista Valencià Horta Nord	X
Dirección General de Educación y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	-	Bloc Nacionalista Valencià de Rafelbunyol	X
Dirección General de Innovación Agraria y Ganadería de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana	-	Bloc Nacionalista Valencià de Albalat de Sorells	X
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Generalitat Valenciana	-	Bloc Nacionalista Valencià Plana Baixa y Plana Alta	X
Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	X	Grupo Municipal Bloc-Els verds en el Ayuntamiento de Muse-ros	X
Dirección General de Patrimonio Artístico de la Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana	X	RENFE: Dirección General de Infraestructura y Servicios. Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones ..	X
Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Generalitat Valenciana	-	Ayuntamiento de Bonrepós i Mirambell	X
Diputación Provincial de Castellón	-	Ayuntamiento de Foios	X
Diputación Provincial de Valencia	X	Ayuntamiento de La Pobla de Farnals	-
Instituto Geológico y Minero de España (IGME)	-	Ayuntamiento de Massalfassar	X
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	-	Ayuntamiento de Massamagrell-L'Horta Nord	X
Cátedra de Geología de la Universidad de Valencia	-	Ayuntamiento de Meliana	X
Departamento de Botánica de la Facultad de Biología de la Universidad de Valencia	-	Ayuntamiento de Museros	X
Departamento de Geografía de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia	-	Ayuntamiento de Petrés	-
Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos de la Universidad Politécnica de Valencia	-	Ayuntamiento de Puçol	X
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente de la Universidad de Valencia E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ..	-	Ayuntamiento de Quartell	X
Instituto Valenciano de Economía	-	Ayuntamiento de Rafelbuñol	X
Institución Valenciana de Estudios e Investigaciones de la Generalitat Valenciana	-	Ayuntamiento de Sagunto	X
Asamblea Comarcal Ecologista	-	Ayuntamiento de Valencia	X
Laboratorio de Medio Ambiente del Colegio Universitario de Castellón de la Universidad de Valencia	-	Ayuntamiento de Almazora	X
A.D.E.N.A	-	Ayuntamiento de Almenara	X
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG) del Departamento de Medio Ambiente	-	Ayuntamiento de Alquerías del Niño Perdido	X
Ecologistas en Acción	-	Ayuntamiento de Benicàssim	X
F.A.T	-	Ayuntamiento de Burriana	X
Greenpeace	-	Ayuntamiento de Castellón de la Plana	X
S.E.O./BirdLife	-	Ayuntamiento de Chilches	-
Sociedad para la Conservación de los Vertebrados (S.C.V.)	-	Ayuntamiento de La Llosa	X
Coordinadora Asamblearia del Movimiento Ecologista (CAME) ..	-	Ayuntamiento de la Vall d'Uixó	X
Acció Ecologista Agro. La Casa Verde	-	Ayuntamiento de Moncofa	X
Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina (APNAL)	-	Ayuntamiento de Nules	-
Centre Excursionista de Castelló	-	Ayuntamiento de Vila-real-Plana Baixa	X
Colla Ecologista de Castelló	-	Ayuntamiento de Villavieja	X
Coordinadora per a la Defensa del Bosc	-	Ayuntamiento de Albalat dels Sorells	X
Grup D'Estudi i Protecció de Rapinyaires (GER)	-	Ayuntamiento de Albuixech	X
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno «Roncadell»	-	Ayuntamiento de Benavites	X
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Valenciana	-	Ayuntamiento de Benifairó de Les Valls	-
Asociación Española de Evaluación Ambiental	-	Ayuntamiento de El Puig	X
Consejo Económico y Social	-	Ayuntamiento de Faura	-
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España ..	-	Ayuntamiento de Tavernes Blanques	X

Un resumen de las principales sugerencias a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental, obtenidas en las respuestas a las consultas previas, es el siguiente:

Presencia de espacios protegidos, Red Natura 2000 y hábitats naturales de interés comunitario. El trazado de los corredores propuestos puede afectar a los espacios incluidos en la Red Natura 2000, tales como LIC y ZEPA «Marjal dels Moros» ES0000148, LIC y ZEPA «Serra Calderona» ES5232002, los LICs «Cova del Sardiner» ES5234001, «Marjal d'Almenara» ES5223007 y «Marjal de Nules» ES5222005.

Consideración de los terrenos forestales incluidos en el Catálogo de Montes de Utilidad Pública y las vías pecuarias.

Fauna. Para evitar el efecto barrera, se deberán construir pasos que permitan el tránsito normal de la fauna bajo las vías y garanticen la comunicación entre espacios naturales.

Recursos hídricos subterráneos e hidrología superficial. Posibles afecciones sobre zonas inundables: río Seco-barranco de Fraga, río Mijares,

río Veo, río Palancia, barrancos de Bertxí, Juan de Mora, Pandero, barranco Belcaire, de les Valls de Segó, Calderona, barranco Bort, Estepar y barranco del Carraixet. Estudio de drenaje del territorio para evitar el riesgo de inundación y mantener el régimen de alimentación de las zonas húmedas existentes.

Análisis del paisaje. Realización de un estudio de las cuencas visuales del trazado, así como la afección visual que puede generar los desmontes en los relieves montañosos afectados por amplias cuencas visuales.

Estudio de afección al medio por riesgos geológicos, como el riesgo de deslizamientos y desprendimientos, e inclusión de medidas preventivas adecuadas para evitar el riesgo de incendios. Afecciones de los movimientos de tierra, extracciones y vertidos.

Presencia de elementos del Patrimonio Histórico, Artístico y Arqueológico e incidencia de la actuación sobre los elementos del patrimonio etnológico. Realización de prospecciones arqueológicas en toda la zona de actuación, incluyendo las zonas de extracción de préstamos y de ver-

tederos, a fin de no afectar a los posibles yacimientos consecuencia de los movimientos de tierras necesarios.

Consideración de la Huerta Valenciana, como valor paisajístico y su riesgo de desaparición.

Ruido. Afección sobre la calidad acústica, especialmente se deberá evaluar en zonas próximas a núcleos urbanos, a zonas residenciales o habitadas y de alquerías.

7. Principales alegaciones durante la información pública

Durante el periodo de Información Pública se han recibido un total de 1.837 alegaciones, correspondientes a un total de 7.873 firmas. El promotor ha clasificado las mismas en función del remitente, dando respuesta a todas ellas.

Dentro de las alegaciones remitidas por organismos oficiales, destacan las remitidas por la Confederación Hidrográfica del Júcar, por varios Ayuntamientos: Albalat dels Sorells, Alborada, Albuixech, Almassora, Almenara, Alquerías del Niño Perdido, Burriana, Chilches, El Puig, Emperador, Foios, La Llosa, La Pobla de Farnals, Vall d'Uixó, Massalfassar, Meliana, Moncofar, Puçol, Sagunto, Valencia, Villarreal y Vinalesa; las asociaciones ecologistas y grupos políticos. En ellas se realizan una serie de anotaciones con respecto a los aspectos ambientales más relevantes.

La Confederación Hidrográfica del Júcar expone una serie de factores generales a tener en cuenta en el proyecto constructivo relativas al dimensionamiento y capacidad de desagüe de las obras de fábrica, tipo y diseño de sus embocaduras, asegurar la no afección a cursos de agua y a la vegetación de ribera, estudio de acuíferos, calidad de las aguas y flujos subterráneos, etc.

Los ayuntamientos que alegan destacan, entre otras, las siguientes afecciones: al paisaje, al patrimonio cultural, a los cursos de agua, espacios protegidos, a la calidad de vida de los núcleos de población cercanos, mayores niveles de ruido, efecto barrera para fauna y población, división territorial de los municipios, pérdida de la capacidad agrícola de los terrenos, aumento de la inundabilidad de la zona en torno a la actuación, sinergia de infraestructuras, etc. En su mayoría solicitan adecuaciones como puentes, pasos superiores, soterramientos, intercambio de estaciones respecto a la situación propuesta, ajustes del trazado, etc., con el fin de ver minimizadas las afecciones.

Los propietarios de terrenos, asociaciones ecologistas y partidos políticos, entre otras, exponen las siguientes alegaciones: afección a parcelas de cultivo y polígonos industriales, afección a los espacios protegidos circundantes al proyecto (Marjal d'Almenara, Marjal de Nules, Marjal de Burriana, puntal del Cid, Sierra Calderona, montañas de Poner y Pic de los Corbs, al norte del río Palancia, río Mijares, la Huerta Valenciana, etcétera), afección a la avifauna acuática de estos espacios naturales, pérdida de suelo fértil, afección a elementos del patrimonio arqueológico, insostenibilidad de este medio de transporte por su gran coste económico, gasto energético y elitismo; recalcan el problema del aumento de inundabilidad de la zona, el impacto acústico y la afección paisajística, la pérdida de calidad de vida por el impacto sobre las comunicaciones, la integración comarcal, las infraestructuras de riego y zonas de servidumbre, entre ellas. Las asociaciones ecologistas «Acció Ecologista-Agró. Camp de Morvedre» y «Acció Ecologista Agro. La Casa Verda» solicitan que se desestime la construcción de la nueva infraestructura y la financiación se destine a las líneas de ferrocarril existentes.

El promotor responde a estas alegaciones, realizando unas propuestas para su inclusión en la aprobación definitiva del estudio informativo. Las principales se resumen a continuación:

Selección de la alternativa Este como opción mas favorable, con un desplazamiento de 75 metros hacia el este a su paso por el término municipal de Burriana (pp. kk. 42+000 a 48+000), al objeto de minimizar la afección al polígono industrial NPR-3.

Se mantendrán contactos con la Dirección General de Carreteras, a fin de coordinar las actuaciones ferroviarias y viarias a realizar en la zona, y con la Confederación Hidrográfica del Júcar para asegurar la coordinación en las posibles afecciones a cauces y aguas de su competencia.

Se mantendrán contactos con las Diputaciones de Valencia y Castellón para coordinar la reposición de las carreteras de su competencia, y con los Ayuntamientos de Burriana, Alquerías del Niño Perdido y Villarreal.

Se repondrán los viales y servidumbres afectadas. Asimismo, se mantendrán contactos con los Ayuntamientos para la reposición de redes de riego, acequias y demás servicios afectados.

El proyecto de construcción incluirá un estudio de ruido y vibraciones, y en función de sus resultados establecerá las medidas correctoras necesarias para cumplir la legislación (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido; y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental).

En las zonas en las que se prevea que puedan existir yacimientos arqueológicos se realizará, antes de iniciarse las obras, una campaña de reconocimiento, a fin de preservar el patrimonio artístico y cultural.

8. Información complementaria

Los principales aspectos solicitados por la DGcyEA al promotor como documentación complementaria consisten en:

Afección sobre espacios incluidos en la Red Natura 2000, en particular el LIC y ZEPA «Marjal dels Moros», LIC y ZEPA «Sierra Calderona», LIC «Marjal d'Almenara» y ZEPA «Desembocadura del Millars». Descripción y valoración de impactos de cada alternativa sobre los valores ambientales con evaluación de su grado de incidencia. Informe de la Conselleria relativo a la evaluación de dichas afecciones.

Ubicación de préstamos y vertederos, incluyendo una valoración ambiental de dichos emplazamientos. Estudio de balance de tierras.

El promotor responde con la elaboración de un «Informe de afecciones de los LICs y ZEPAs en el entorno de la línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Valencia-Castellón» y un «Informe de ubicaciones de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares».

El informe analiza las repercusiones de las actuaciones teniendo en cuenta los objetivos de conservación de los espacios incluidos en la Red Natura 2000, diagnostica las repercusiones sobre la integridad de dichos lugares y, por último, propone una serie de medidas correctoras y protectoras que eviten o minimicen los posibles impactos.

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

Afección a espacios protegidos y Red Natura 2000.

En relación a la afección sobre los espacios incluidos en la Red Natura 2000, se procede a describir las medidas asumidas por el promotor:

Con objeto de que la afección al espacio protegido LIC y ZEPA «Marjal d'Almenara» y LIC y ZEPA «Desembocadura del río Millars», entre los pp. kk. 31+040-31+345 y 53+620 y 54+478, respectivamente, sea la menor posible, no se abrirán nuevos caminos de obra, ni se situarán instalaciones provisionales, en toda la zona protegida. Entre los pp. kk. citados, las actividades de obras se realizarán preferentemente en la franja situada al oeste de la traza.

Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los cursos fluviales atravesados por la traza, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia de la vegetación de ribera que asegure el futuro desarrollo de las comunidades presentes, en especial para la desembocadura del río Mijares por su condición de LIC y ZEPA.

El trazado del proyecto de construcción se ajustará de forma que la afección que se produce en las zonas de los cruces de los ríos, calificadas como LIC, sobre todo en el río Mijares, y a la vegetación arbórea en las zonas de ribera, sea la menor posible. Para ello, el promotor asume que en el proyecto se incluirá un análisis de las características de la vegetación asociada a los ríos y las características de los cauces, así como su distribución y el porte y calidad de los pies afectados. Se minimizará en la medida de lo posible el número de pilas dentro de la llanura de inundación del río. En base a ello, se justificará el trazado proyectado en dichas zonas.

Se prestará especial atención a los siguientes puntos correspondientes a los tramos conflictivos por su cercanía a espacios protegidos:

Arroyos ubicados entre los pp. kk. 11+980, 12+270 y 13+330 por estar en el tramo de afección al LIC y ZEPA «Marjal dels Moros». De la misma forma se prestará atención a los viaductos sobre acequias en los pp. kk. 12+685 y 12+715 que alimentan a dicho espacio protegido.

Barranco de la Fuente en el p.k. 24+870, barranco de Romanetes en el p.k. 25+720, barranco de la Rambleta en el p.k. 26+260, barranco Talavera en el p. k. 30+410 y un arroyo en el p. k. 31+050; así como todos los cruces de la traza con acequias, pasos de escorrentía natural y arroyos señalados como susceptibles de ser afectados, por ubicarse en el tramo de influencia al LIC «Marjal d'Almenara», al LIC «Cova del Sardiner» y a hábitats de interés comunitario.

Arroyo en el p. k. 37+250, barranco de La Murta en el p. k. 39+575, un arroyo en el p. k. 41 +280, y barranco de Belchi en el p. k. 42+450, por localizarse en el área de influencia del tramo que engloba el LIC «Marjal de Nules».

Río Mijares entre los pp. kk. 53+620 y 54+478, por situarse en el tramo de influencia al LIC y ZEPA «Desembocadura del río Millars».

Complejos lagunares ubicados en la franja de influencia fijada para el estudio, entre los pp. kk. 12+600 y 13+100, para proteger la microrreserva Llacuna del Fartet, y entre los pp. kk. 28+000 y 29+400, para salvaguardar la microrreserva Estany d'Almenara.

Alteración de la hidrología superficial. Recursos hídricos subterráneos.

Durante la fase de construcción, se pueden producir modificaciones en los flujos de agua y descensos locales de nivel, derivados principalmente de la ejecución de desmontes en áreas permeables, susceptibles de constituir acuíferos. Asimismo, se pueden producir cambios en los sistemas de escorrentía y en la organización de las aguas superficiales, factor especialmente importante en zonas de alto riesgo de inundación.

Asimismo, se podrán generar modificaciones en los flujos de escorrentía superficial, al actuar la propia estructura como barrera de las aguas de escorrentía de las laderas más próximas al trazado.

Como medidas preventivas, se propone controlar los vertidos que se puedan originar en zonas adyacentes al trazado y otras instalaciones del proyecto (parques de maquinaria y plantas de tratamiento). Además se propone la limitación en la ubicación de instalaciones potencialmente contaminantes de las aguas, en zonas de trazado en las que se ha detectado la ocurrencia de impacto severo por riesgo de contaminación de aguas subterráneas y superficiales.

Presencia de puntos de interés cultural y vías pecuarias.

Durante la fase de construcción de la nueva vía, se puede producir una afección directa, por destrucción o alteración, sobre bienes inmuebles o yacimientos detectados. Durante la fase de explotación, a consecuencia de las vibraciones debidas al tránsito del ferrocarril entre otras, se pueden producir afecciones sobre los bienes del patrimonio cultural. Los yacimientos y bienes culturales afectados, por situarse a menos de 200 metros del trazado de la alternativa seleccionada, y según los códigos definidos en el estudio de impacto ambiental, se resumen en la tabla siguiente:

P. K.	Yacimientos		Bienes inmuebles	
	Código	Distancia (m)	Código	Distancia (m)
7+400	Y-16	100	-	-
18+550	-	-	B-7	150
28+750	-	-	B-12	200
28+750	Y-72	200	-	-
28+900	Y-80	200	-	-
30+000	Y-81	100	-	-
32+600	Y-84	50	-	-
45+700	Y-106	50	-	-
45+750	Y-107	150	-	-
53+750	Y-115	50	-	-

Como medidas protectoras, el promotor afirma que si durante la ejecución de las obras tuviese lugar el hallazgo de yacimientos no catalogados o no inventariados, se procederá según lo establecido en la Ley 13/1985, de Patrimonio Histórico Español y la Ley 4/1998, de 11 de junio de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano. Asimismo, se afirma que, en coordinación con la Direcció General del Patrimoni Cultural de la Conselleria de Cultura, Educació i Esport de la Generalitat Valenciana, se realizará una prospección arqueológica de toda la zona que pueda verse afectada por movimientos de tierras, particularmente en las zonas de ejecución de nuevas explanaciones, y la apertura de viales y caminos de servicio, vertederos y préstamos de tierras en zonas destinadas a instalaciones auxiliares de obra y subestaciones. En los tramos de trazado que cruzan o discurren en paralelo próximos a vías pecuarias, se limitarán las zonas de obra que puedan afectar al tránsito de ganado y funcionalidad de dichas vías.

Las medidas destinadas a restituir la continuidad de las vías pecuarias estarán basadas según lo establecido en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias. En la tabla adjunta a continuación se describen las medidas adoptadas para la reposición de las vías pecuarias interceptadas y según la codificación definida en el estudio de impacto ambiental:

P. K.	Vías pecuarias	Medidas correctoras
3+600	AX-1	Desvío a paso superior 3+380.
4+700	MS-2	Desvío a paso superior 3+380.
8+520	PG-5	Paso superior. 8+510.
11+300	PU-4	Desvío a paso superior 10+040.
12+350	PU-2	Paso superior. 12+380.
26+500	BE-1	Desvío a paso superior 26+250.
29+900	LL-1	Paso superior. 29+935.
34+750	MO-1	Desvío a paso superior 34+675.
42+450	BU-1	Paso superior. 42+420.
50+250	VR-2	Desvío a paso superior 49+800.
53+600	AO-1	Viaducto. 53+421-53+600.

Alteración de los suelos. Procesos de erosión, inestabilidad y modelado.

En la fase de construcción se puede producir la pérdida del perfil edáfico en aquellas zonas en las que se proyecta instalar la infraestructura, en las zonas anejas de parque de maquinaria y demás instalaciones, siendo de mayor magnitud en aquellas sobre terrenos de alta productividad agrícola. En esta fase, la principal alteración sobre la geomorfología se deriva de la alteración que producen los movimientos de tierra necesarios para la implantación de la infraestructura.

Durante la fase de explotación, la principal alteración vendrá generada por la ocupación del suelo derivada del establecimiento de la vía, así como de las actividades o infraestructuras asociadas. Los cambios producidos sobre el modelado del paisaje se derivan de la presencia de taludes de desmonte y terraplén asociados a la plataforma de la infraestructura, así como en los vertederos y préstamos que tengan carácter definitivo.

Las medidas protectoras que se proponen para mitigar los efectos descritos anteriormente se describen a continuación:

1. Para la minimización de la superficie alterada se procederá al replanteo de las zonas de actuación y señalización de sus límites a fin de evitar daños innecesarios en los terrenos limítrofes. Concretamente, se limitará la afección a la banda de ocupación del trazado, con replanteo de la misma y cerramiento de obra en su límite, y la limitación de la afección sobre las zonas adyacentes, minimizándola en lo posible y estableciendo una señalización que marque de forma eficaz el límite de la zona de obra.

2. Retirada y almacenamiento de la capa superficial de suelo en las zonas a ocupar por las obras para su utilización en el establecimiento posterior de vegetación para la restauración de los terrenos afectados por la eliminación de la cubierta vegetal.

3. Terminación de desmontes y terraplenes evitando los cortes rectos en la cabecera de desmontes y pie de terraplenes, así como en los puntos de arranque en sentido longitudinal del desmonte y terraplenes, tendiendo a redondear las zonas de conexión con el terreno natural mediante cambios graduales de pendiente.

4. Las medidas previstas para la prevención de los impactos producidos por la creación de vertederos y zonas de préstamo son relativas a la ubicación, dimensiones y diseño de las mismas. Se propone la utilización de vertederos existentes autorizados para el depósito de este tipo de materiales, y la utilización de explotaciones mineras en activo, para destinar los materiales excedentes y explotaciones mineras abandonadas para el vertido.

Presencia de especies faunísticas.

Para minimizar la afección que supone el efecto barrera, se proyectan una serie de medidas, se instalarán los siguientes pasos de fauna:

Viaductos entre los pp.kk. siguientes: 0+292-0+307, 9+650-9+720, 12+685-12+715, 19+020-19+110, 22+943-22+958, 24+863-24+878, 25+100-25+130, 25+705-25+753, 26+255-26+270, 31+032-31+047, 35+760-35+880, 39+560-39+650, 42+435-42+465, 46+142-46+157, 48+200-48+285, 53+421-53+601.

Obras de drenaje de 5 x 3 metros en los pp. kk. 4+940, 5+450, 6+070, y 6+600.

Obras de drenaje de 2,5 x 2,5 metros en los pp. kk. 11+980, 27+980.

Obras de drenaje de 3 x 3 metros en los pp. kk. 12+270, 37+250, y 41+280.

Con el fin de garantizar la permeabilidad transversal, el promotor se compromete a realizar un estudio posterior a las obras para dar continuidad coherente a los pasos diseñados para este proyecto, con los pasos existentes en la autopista y otras vías existentes, y comprobar la permeabilidad de la zona. Como resultado, se diseñarán pasos de fauna en los tramos de terraplén de grandes dimensiones longitudinales, que supongan una fragmentación acusada del territorio impidiendo el paso de la fauna de un lado al otro de la traza.

El diseño de las dimensiones de los pasos artificiales se hará teniendo en cuenta los vertebrados de pequeño, mediano y gran tamaño. En las zonas de terraplén estos pasos se diseñarán por debajo de la traza, mientras que será un paso superior en la zona de desmonte acusado. Las emboCADURAS de los pasos siempre deberán estar en buen estado y libres de infraestructuras, garantizando de este modo el libre tránsito de la fauna a través de ellas. Concretamente se asume:

1. Subsana la fragmentación y falta de conectividad entre los hábitats ubicados entre los pp. kk. 28+200 y 28+900, que producirá la confluencia de actuaciones (desmonte proyectado, la presencia de la línea de alta velocidad y de la actual autopista A-7), mediante la construcción de un paso superior que conecte ambos hábitats, que sirva tanto como paso de fauna como de personas entre el Alto del Cid y el cerro ubicado al otro lado de la traza y de la autopista. Esta medida se llevará a cabo de manera coordinada con la Conselleria de Terroitori i Habitatge de la Generalitat Valenciana.

2. El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas con desmontes, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la traza.

3. Se coordinarán los pasos de fauna y las obras de drenaje de la nueva infraestructura con las ya existentes (ferrocarril Valencia-Tarragona, autovía A-7, y carreteras como la A-221 y la N-340) con el fin de no entorpecer o cerrar los pasos de interconexión, de hábitats y espacios protegidos, a uno y otro lado del trazado de la línea de alta velocidad.

4. Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierras, ni actividades generadoras de ruido durante el periodo comprendido entre marzo y junio en los tramos conflictivos de los LICs y ZEPAs del entorno de actuación.

En la zona del LIC «Marjal de Almenara» se diseñan las siguientes medidas:

1. Pasos de fauna para anfibios en el tramo existente entre los pp. kk. 26+570 y 27+135, y los pp. kk. 27+237 y 27+558, de manera que sean atractivos para los animales protegiéndolos contra la erosión, sobre todo las salidas de las drenajes; pequeñas pasarelas laterales, y se restaurará la vegetación del entorno del paso y embocadura, sin utilizar chapas metálicas onduladas.

2. Entre los pp. kk. 23+000 y 33+500, se realizarán las obras, los movimientos de maquinaria y demás actividades, en el área estrictamente comprendida entre la traza y la carretera A-7, para minimizar las posibles molestias a la avifauna, la degradación de hábitats y la alteración de la red hidrogeológica. Asimismo, en el paso de la traza entre los pp. kk. 31+000 y 31+400, para evitar la colisión de aves con las pantallas antirruído, serán opacas o con adhesivos salvapájaros, dependiendo del impacto visual y paisajístico que produzcan. Medida que se aplica en el viaducto diseñado sobre el río Mijares y sus terraplenes aledaños, en los pp.kk. 53+620 y 54+478.

3. En la zona comprendida entre los pp. kk. 31+040 y 31+345, y en la zona de taludes anexos al viaducto del tramo del río Mijares, se diseña la plantación de una banda de vegetación escalonada de especies autóctonas, que disminuya el impacto visual y acústico, y que obligue a la avifauna residente a alzar el vuelo con anterioridad a la infraestructura lineal (en el caso del terraplén de Almenara) o que canalice el tránsito hacia lugares permeables (en el caso de las zonas anexas al viaducto del Mijares). El diseño de esta medida a incluir en el proyecto constructivo se realizará de manera coordinada con la citada Conselleria de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana.

Pérdida de la calidad acústica por incrementos sonoros.

Durante la fase de construcción, a consecuencia de las operaciones de construcción de la vía, se produce un aumento de los niveles sonoros en las zonas circundantes, especialmente significativas en los núcleos urbanos y zonas de fauna más sensible al ruido. Durante la fase de explotación, el aumento de los niveles de ruido se deberá al tránsito de los trenes, derivado del ruido de rodadura, el de propulsión y del ruido aerodinámico. Para la evaluación del incremento del ruido producido por el tren en las zonas habitadas se ha seguido un modelo que permite la estimación de los niveles de ruido máximo al paso del tren (L_{máx}) en dB(A). Según las distancias a la vía, se estiman los valores de L_{máx}. Se consideran impactos severos aquellos tramos en los que los niveles de L_{máx} son mayores o iguales a 75 dB(A) en núcleos de población y a 85 dB(A) en zonas industriales, y en función de ellos, se identifican las zonas con impactos severos por ruido y los núcleos urbanos afectados.

Como medidas preventivas de las molestias por ruido, se evitará realizar las voladuras a distancias inferiores a 3 km de las áreas de interés natural durante el periodo comprendido entre el 1 de febrero y el 30 de junio. Entre otras medidas correctoras, se procederá al apantallamiento acústico en aquellas zonas sensibles detectadas, cercanas a la traza, en las que los niveles de ruido superan los límites considerados como admisibles (55 dB(A) Leq nocturnos, 65 dB(A) Leq diurnos). Las zonas en las que previsiblemente será necesario adoptar medidas correctoras de los niveles de ruido y vibraciones, y el lado de la traza que será necesario proteger en el sentido Valencia-Castellón, se exponen en la tabla siguiente:

PK.	Núcleo de población	Distancia a la traza (m)	Situación
0+700-1+500	Roca-Cúper	100	Derecha.
2+700-3+500	Albuixech	150	Izquierda.

PK.	Núcleo de población	Distancia a la traza (m)	Situación
7+800-8+700	El Puig	100-400	Derecha.
11+000-11+700	Puçol	300	Izquierda.
17+700-18+300	Sagunto	50-500	Izquierda.
30+000-30+500	La Llosa	300	Izquierda.
31+800-32+600	Chilches	300	Izquierda.
36+400-37+300	Moncofar	100-500	Izquierda.

Integración paisajística y medidas de restauración.

Las medidas correctoras encaminadas a la regeneración del paisaje asociado a la zona llevarán a cabo la protección del suelo frente a la erosión, restaurar la cubierta vegetal afectada en el entorno del trazado, establecer la conexión visual de la infraestructura con el terreno adyacente, complementar la aplicación de otras medidas correctoras, y favorecer la integración paisajística de los elementos asociados a la infraestructura y la mejora de la calidad estética del conjunto del trazado y las superficies adyacentes.

Como tratamiento básico se procederá a la revegetación de las superficies descubiertas mediante hidrosiembras en zonas de pendiente (taludes) y la plantación, de aplicación localizada, para las zonas más llanas, bien sea con especies arbóreas o arbustivas. Los tratamientos de revegetación se limitarán a las superficies contenidas dentro de los límites del cerramiento de la infraestructura, con excepciones, como las zonas a restaurar en el entorno de los viaductos.

10. Condiciones de protección ambiental específicas

Se establecen unas condiciones relativas a la protección del sistema hidrológico de obligado cumplimiento consistentes en:

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

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

11. Especificaciones para el seguimiento

El estudio de impacto ambiental incluye un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) que tiene por objeto garantizar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, así como prevenir o corregir las posibles disfunciones en relación a las medidas propuestas o a la aparición de efectos ambientales no previstos.

El seguimiento de los impactos ambientales se realizará sobre aquellos elementos y características del medio para los que se ha identificado impactos. Se redactarán informes previos al inicio de las obras, periódicos ordinarios mensuales, particulares y un informe final de la fase.

12. Conclusión

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 17 de mayo de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Valencia-Castellón», concluyendo que la alternativa Este es viable ambientalmente, no observándose impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el diseño finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor, las medidas aceptadas por éste, y las condiciones de protección ambiental específicas incluidas.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 17 de mayo de 2006.-El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

