

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

5906 *Resolución de 21 de mayo de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Electrificación de la línea C-3 de cercanías de Valencia entre Valencia y Buñol.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.^a del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Electrificación de la línea C-3 de cercanías de Valencia entre Valencia y Buñol se encuentra encuadrado en el apartado a, del grupo 4, del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, justificación y alternativas. Descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

Objeto, justificación y alternativas. El objeto del proyecto es la electrificación de la línea actual de cercanías de Valencia C-3, entre los núcleos urbanos de Buñol y Valencia, aproximadamente entre los puntos kilométricos (pp.kk.) 45+800 y 88+428, antes de llegar, respectivamente, a las estaciones de Buñol (p.k. 46+020) y Valencia-Nord (p.k. 90+500).

Este proyecto se encuentra enmarcado dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (aprobado por el Consejo de Ministros el 15 de julio de 2005). La electrificación de la línea permitirá cambiar el material móvil actualmente utilizado por nuevas unidades de tracción eléctrica, dotadas de mayores prestaciones de calidad, y reducir los tiempos de recorrido. Una mejora en la calidad y rapidez del servicio en la línea C-3 de Cercanías permitiría aumentar la captación del vehículo privado hacia el ferrocarril y un mejor aprovechamiento potencial de este modo de transporte.

Para el diseño del proyecto se ha tenido en consideración la posibilidad de utilizar postes o pórticos para la catenaria; la disposición de las subestaciones de tracción cerradas o a la intemperie; e incluso suministro de energía desde la red eléctrica existente en lugar desde subestaciones de tracción. No obstante, se optó por el empleo de postes, por constituir una solución más flexible ante una posible duplicación de la vía; el suministro eléctrico procedente de subestaciones eléctricas de tracción, dado que la compañía suministradora consideraba inviable el esquema alternativo propuesto; y la adopción de un diseño cerrado para las citadas subestaciones, por su fácil integración en el entorno.

Inicialmente, la compañía suministradora, Iberdrola, estableció dos puntos de suministro eléctrico (subestaciones de Chiva y El Oliveral), lo que determinaba, en parte, el emplazamiento de las nuevas subestaciones eléctricas de tracción (Chiva, Cheste, Aldaia y Valencia) y sus acometidas eléctricas, cuya disposición era fundamentalmente aérea, alcanzando una longitud total de más de 25 km. Posteriormente, al objeto de minimizar los impactos por las líneas de acometida a las subestaciones previstas de Aldaia y Valencia, se han modificado los puntos de suministro para ambas, lo que supone una longitud total de 14,65 km de líneas eléctricas, con parte de su trazado soterrado.

Estos cambios forman parte de la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

Descripción. El proyecto comprenderá las siguientes actuaciones:

Electrificación de la vía única existente entre el p.k.45+800 (antes de la estación de Buñol) y el p.k.88+428, incluyendo el tramo del Nudo Sur (actualmente en construcción) hasta el futuro canal de acceso a la estación central de Valencia, con una línea aérea de contacto tipo CA-160, de 3 kV de tensión y 42,628 km de longitud. La catenaria tiene dos hilos de contacto cuya altura normal será de 5,30 m (5,50 m en pasos a nivel y 4,60 m como mínimo en túneles y pasos superiores), instalada sobre postes, cuyo eje se situará a una distancia de 3 m del eje de la vía.

Electrificación de las otras vías existentes en las estaciones y de las instalaciones técnicas (taller de Buñol).

Construcción de 4 nuevas subestaciones eléctricas de tracción en Chiva, Cheste, Aldaia y Valencia, de 20 kV de tensión, con todos sus elementos, incluidas las líneas de acometida eléctrica de 20 kV y 14,65 km de longitud total, desde los puntos de suministro establecidos por Iberdrola (subestación de Chiva, para las dos primeras; nueva subestación de Aldaia y centro de transformación de Treball, para la tercera; y línea subterránea de media tensión L-6 Metro 2 de la subestación de tracción Fuente de San Luis).

Adecuación de las subestaciones de distribución eléctrica desde donde se suministrará energía a las subestaciones de tracción.

Localización. La actuación se ubica en los términos municipales de Alaquás, Aldaia, Buñol, Chiva, Cheste, Loriguilla, Quart de Poblet, Riba-Roja de Turia, Valencia y Xirivella, en la provincia de Valencia (Comunidad Valenciana).

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

2. Tramitación y consultas

Con fecha 16 de noviembre de 2009 se recibe en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino el documento ambiental del proyecto, al objeto de que esta Dirección General determine la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Con fecha 22 de diciembre de 2009 el órgano ambiental solicitó copias del citado documento ambiental para continuar la tramitación ambiental, las cuales se recibieron el 2 de junio de 2010.

Con fecha 18 de junio de 2010, la citada Dirección General estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino	—
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Diputación Provincial de Valencia	—
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General del Agua de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana	—
Dirección General de Prevención y Extinción de Incendios y Emergencias de la Consejería de Gobernación de la Generalitat Valenciana	X
Ayuntamiento de Alaquás	X
Ayuntamiento de Aldaia	X
Ayuntamiento de Buñol	X
Ayuntamiento de Cheste	—
Ayuntamiento de Chiva	—
Ayuntamiento de Loriguilla	—
Ayuntamiento de Quart de Poblet	X
Ayuntamiento de Riba-Roja de Turia	X
Ayuntamiento de Valencia	X
Ayuntamiento de Xirivella	—
WWW/Adena	—
SEO	—
Ecologistas en Acción-Grup Ecologista Sanuruc	—

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

La Confederación Hidrográfica del Júcar informa de la necesidad de cumplimiento del Reglamento de Dominio Público Hidráulico, en lo referente a la altura mínima en el cruce de líneas eléctricas, y del texto refundido de la Ley de Aguas (Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio), en lo relativo a los cruces de las líneas eléctricas con el dominio público hidráulico y a la reposición de las servidumbres de paso del agua, respectivamente. Además, relaciona una serie de factores a tener en cuenta en los cauces, tendentes a evitar los efectos negativos del proyecto sobre la hidrología superficial y subterránea, como son garantizar el drenaje superficial y la ausencia de afecciones a las formaciones vegetales de ribera y a los cursos de agua superficiales y subterráneos, por vertidos accidentales, entre otros. También solicita el estudio de una serie de aspectos relativos a la hidrogeología: localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia; calidad de las aguas e inventario de vertidos; y evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos. Las actuaciones previstas deberán cumplir con la legislación vigente en materia de aguas y se deberán solicitar las correspondientes autorizaciones administrativas antes de iniciar las obras.

La entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana informa de la ubicación de las actuaciones proyectadas, salvo las inmediaciones de Buñol, dentro del ámbito del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Cuenca Hidrográfica de l'Albufera de Valencia (aprobado mediante el Decreto 96/1995, de 16 de mayo, del Gobierno Valenciano), por lo que deberán ajustarse a sus disposiciones; de la existencia de tramos con riesgo de inundación, por lo que se deberá contemplar el Plan de Acción Territorial sobre Prevención de Riesgos de Inundación de la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) en el proyecto; de la presencia en el trazado del proyecto (inmediaciones del núcleo urbano de Chiva y de los pp.kk. 62+500 y 64+000) de dos pequeñas manchas de suelo forestal, con vegetación de monte bajo y ejemplares dispersos de pino carrasco, aunque no son previsibles impactos significativos con las medidas previstas en la documentación presentada por el promotor; y del cruce con 10 vías pecuarias previsto ya en el proyecto.

La citada Dirección General considera necesario ajustar los trabajos susceptibles de provocar riesgo de incendio conforme a lo dispuesto en el Decreto 7/2004, de 23 de

enero, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones y evitar la quema como forma de eliminación de los residuos de vegetación; revegetar con especies propias de la flora local, evitando las especies exóticas y en especial las que figuran en el anexo 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; recabar informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano y de comunicar de manera inmediata a la Consejería competente el hallazgo de cualquier resto durante la ejecución de las obras; y elaborar un plano de localización de las instalaciones auxiliares de obra y de las zonas de exclusión, entre las que figurarán, al menos, las áreas ocupadas por cauces y las zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico.

Finalmente indica que, en cuanto a la legislación autonómica en materia de evaluación de impacto ambiental, están sujetas a estimación de impacto ambiental las líneas de alta tensión que atraviesen en todo o en parte bosques o masas arboladas. En el caso del proyecto que nos ocupa las actuaciones propuestas únicamente atraviesan dos pequeñas manchas forestales por lo que no se prevé que se deriven impactos significativos siempre que se adopten las medidas incluidas en la documentación remitida.

La Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda indica que el proyecto no se encuentra afectado territorialmente por espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, ni son posibles por sus características efectos a distancia sobre ningún lugar perteneciente a la misma. No obstante considera que puede generar impactos significativos sobre el paisaje, por lo que solicita un estudio específico sobre el mismo, detallando la estructura y contenido de que debe constar. En el caso de que el proyecto no se someta a evaluación de impacto ambiental dicho estudio acompañará el proyecto constructivo, y se someterá a los mismos requerimientos e informes. Por último, en relación con el PATRICOVA, indica que se considera compatible la actuación siempre que se cumplan las condiciones descritas en su artículo 26.

La entonces Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana indica que se debe realizar una prospección arqueológica, relativa al patrimonio arqueológico y los elementos arquitectónicos y etnológicos; para valorar el impacto sobre los mismos y proponer en su caso las medidas correctoras a adoptar. Así mismo se deberán considerar, por parte del promotor, las limitaciones relativas a los Bienes de Interés Cultural y los Bienes Inmuebles de Relevancia Local. Además, indica que el promotor deberá solicitar a la mencionada Dirección General un informe sobre las medidas a adoptar para proteger el patrimonio paleontológico.

La entonces Dirección General de Prevención y Extinción de Incendios y Emergencias de la Consejería de Gobernación de la Generalitat Valenciana informa de la necesidad de elaborar un Plan de Prevención y Extinción de Incendios, que recoja todas las medidas establecidas al respecto por el citado Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat, por el que aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones, dado que el proyecto limita en varias zonas con suelo forestal incluido en el Inventario Forestal de la Comunidad Valenciana; y de asumir en el proyecto las medidas establecidas en la Norma de Construcción Sismorresistente de 2002 (NCSR-02), así como tener en cuenta los condicionantes y limitaciones que establece el PATRICOVA.

Los ayuntamientos de Alaquás, Buñol y Quart de Poblet indican que no se prevén impactos ambientales significativos en su ámbito territorial. El ayuntamiento de Quart de Poblet considera que no es necesario que el proyecto se someta a evaluación de impacto ambiental pero que los aspectos paisajísticos deben ser debidamente considerados en el proyecto.

El ayuntamiento de Riba-Roja de Turia considera, por error, que el proyecto sobre el que se solicita informe supone la construcción de una línea de ferrocarril y, por tanto, que

debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con la legislación de evaluación de impacto ambiental autonómica.

El ayuntamiento de Xirivella solicita el soterramiento de la línea C-3, al discurrir, en su municipio, por áreas con riesgo de avenidas y con clasificación urbanística de suelo urbano consolidado e industrial; y considera que el proyecto de electrificación debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El ayuntamiento de Aldaia envía informe elaborado por el técnico de medio ambiente que estima que la documentación no aporta información suficiente para valorar alguno de los posibles impactos y concluir la necesidad o no de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental, concretamente, sobre la Sierra Malacara, espacio incluido en la Red Natura 2000 como Lugar de Importancia Comunitaria, y la fauna que alberga; sobre las formaciones vegetales de garriga y pinos dispersos por los que discurren las acometidas eléctricas; y sobre los riesgos de inundación a los que está sometido parte del municipio.

Por su parte, el arquitecto municipal informa que el emplazamiento de la subestación eléctrica de tracción prevista en el municipio de Aldaia es incompatible con la ordenación urbanística vigente y puede tener problemas desde el punto de vista de la inundabilidad; y solicita su desplazamiento o la consideración del suministro desde otra subestación que proyecta Red Eléctrica de España. Además, insta al promotor a que mantenga soterrada la línea de acometida eléctrica a la catenaria al oeste del p.k. 79+000, debido a su impacto sobre el paisaje urbano de varios desarrollos urbanísticos proyectados y sobre la ejecución de dos pasos a nivel previstos en el Parc Empresarial sobre el ferrocarril. El citado ayuntamiento de Aldaia solicita que el proyecto se someta a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El ayuntamiento de Valencia presenta varios informes de diferentes servicios pertenecientes al propio ayuntamiento entre cuyas conclusiones destacan la necesidad de elaborar un informe de impacto sobre los bienes patrimoniales y arqueológicos que se encuadran dentro de la zona afectada (alquerías, molinos, trazado de acequias históricas, zona de huerta, etc.); así como de analizar, en el estudio de ruido y vibraciones, la repercusión acústica del previsible incremento de velocidad de los trenes debido a la modificación proyectada, durante la fase de explotación. Además, estima que la ubicación de la subestación eléctrica de tracción en el municipio de Valencia no está suficientemente justificada y que se deberían considerar soluciones alternativas tanto para la ubicación de la citada subestación como para su alimentación, dado que la línea aérea prevista en suelo urbano contradice las normas urbanísticas.

A la vista de las respuestas recibidas, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 25 de enero de 2011 solicita al promotor que manifieste si procede o no asumir las consideraciones y medidas señaladas por la Dirección General de Gestión del Medio Natural, la Dirección General de Territorio y Paisaje, la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, la Dirección General de Prevención y Extinción de Incendios y Emergencias de la Generalidad Valenciana y la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Asimismo, se solicita el estudio de alternativas a la ubicación de las subestaciones SET 3 y SET 4, de Aldaia y Valencia respectivamente, así como de las acometidas eléctricas aéreas, proponiendo cuando sea posible el soterramiento de las líneas eléctricas de acometida, indicando que deberá justificarse en todo caso las soluciones propuestas.

Con fecha 14 de marzo de 2012 se recibió en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente un documento en el que el promotor asume en su mayor parte las consideraciones y medidas planteadas por los anteriores organismos. No obstante, la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del citado Ministerio consideró que todavía existían algunos aspectos del proyecto que era necesario ampliar o aclarar, por lo que remite al promotor, con fecha 26 de abril de 2012, un oficio en el que los detalla.

Los aspectos más destacados de la información requerida al promotor en la anterior fecha son los siguientes:

Alternativas al tendido de las líneas eléctricas de acometida. Teniendo en cuenta el entorno semiurbano y urbano en el que se plantean las acometidas a las subestaciones

de tracción (SET) 3 y 4, se considera que podrían reducirse notablemente los impactos si se evitase el citado tendido aéreo, bien por proyectarse de manera soterrada, bien por encontrar otras soluciones a la alimentación eléctrica de la SET 4, a partir de otras subestaciones de Valencia.

Justificar la compatibilidad de las citadas subestaciones (en especial la prevista en el municipio de Aldaia) con la normativa vigente en materia de planeamiento urbanístico vigente y con la Ley del Sector Ferroviario (Ley 39/2003, de 17 de noviembre,) y su Reglamento (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre).

Estudios y/o informes previos a la redacción del proyecto constructivo: Estudio de ruido y vibraciones, Informe patrimonial definitivo y favorable de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat Valenciana, de acuerdo con el artículo 4 de la Ley 4/1998, de 11 de junio; y por último Estudio de paisaje, con el contenido indicado por la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Generalitat Valenciana en su informe emitido con fecha 28 de julio de 2010, que deberá contar con informe favorable de la mencionada Dirección General y adoptar las medidas que, en su caso, se establezcan.

Con fecha 18 de enero de 2013 se recibe en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente la información solicitada al promotor. Respecto a la acometida a la SET 3, el punto de acometida será la nueva ST Aldaia, incluida en la Planificación de la Red de Transporte de Red Eléctrica de España. La conexión entre esta ST y la SET 3 se realizará mediante una línea de media tensión de 20 kV, previéndose un trazado aéreo en general, con tramos enterrados en la zona más próxima al núcleo urbano de Aldaia. Asimismo se establece una segunda acometida que se realizará desde el centro de transformación de Treball, que conectará con la SET 3 mediante línea de media tensión, en este caso con un trazado enteramente soterrado. Respecto a la acometida de la SET 4, situada en el término municipal de Valencia, se realizará a partir de la línea de media tensión subterránea existente denominada L-6 Metro 2 de la ST Fuente de San Luis.

Respecto a la ubicación de de las subestaciones, el promotor indica que todas ellas cumplen con el planeamiento urbanístico vigente, así como con la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

Por último indica que, con carácter previo a la redacción del proyecto constructivo, se redactará un estudio de ruido y vibraciones que permita analizar las repercusiones acústicas y vibratorias del funcionamiento de la línea ferroviaria con las nuevas instalaciones proyectadas. Tal y como solicita la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en dicho estudio se deberá tener en cuenta el incremento en la velocidad de los trenes que tanto el proyecto de ampliación de la capacidad de la línea como el de electrificación de la misma puedan ocasionar. Las conclusiones de este estudio y las medidas preventivas o correctoras que se desprendan de él, en su caso, en cumplimiento de la normativa vigente, se incluirán en el proyecto constructivo. Asimismo también con anterioridad a la redacción del proyecto constructivo se efectuará un informe de prospección arqueológica que complete el ya realizado para la traza así como un estudio específico de paisaje de acuerdo con lo indicado por la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Generalitat Valenciana.

El documento ambiental inicial del proyecto y junto con las documentaciones complementarias enviadas con fechas 14 de marzo de 2012 y 18 de enero de 2013, pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto: El proyecto contempla la instalación de 42,628 km de línea aérea de contacto o catenaria de 3 kV de tensión sobre postes que se situarán al borde de la vía, en el interior del dominio ferroviario, concretamente en la plataforma. La cimentación requerirá un volumen de excavación de 1 m³ por poste y utilizará hormigón procedente de alguna de las plantas existentes en las inmediaciones de la vía. Según el documento ambiental, el transporte de materiales se realizarán por caminos y viales existentes para el acceso a la plataforma y el izado de postes se realizará, con camión grúa, desde los citados caminos o desde la propia plataforma.

Para la alimentación eléctrica de la catenaria se prevé la construcción de 4 nuevas subestaciones eléctricas de tracción, de 25 m de ancho por 40 m de largo, siendo su superficie de ocupación de 1.000 m². De acuerdo con el documento ambiental del proyecto, en la construcción de las subestaciones no será necesaria la apertura de nuevos caminos de acceso ni la ocupación temporal de otras superficies que no sean las correspondientes a las parcelas a expropiar para su construcción. Además, se procederá a la retirada, mediante excavación selectiva, acopio y mantenimiento de los 50 primeros cm del suelo, para su reutilización en las operaciones de restauración vegetal.

Además, se procederá a la instalación de acometidas eléctricas de 20 kV que conecten las nuevas subestaciones con los puntos de suministro eléctrico establecidos por la compañía distribuidora local, Iberdrola, con las características siguientes:

Subestación	Acometidas eléctricas			
	Longitud (km)			Número de apoyos
	Total	Tramo aéreo	Tramo subterráneo	
Chiva	5,85	5,75	0,10	40
Cheste	5,78	5,68	0,10	40
Aldaia	2,83	1,90	0,93	13
Valencia	0,19	0,00	0,19	0
Total	14,65	13,33	1,32	93

De acuerdo con el documento ambiental del proyecto, las acometidas eléctricas aéreas y subterráneas discurrirán, siempre que sea posible, por dominio público. La instalación de líneas eléctricas aéreas precisará la construcción de apoyos mientras que las subterráneas requerirán la excavación de zanjas y dispondrán de servidumbre de paso y permanencia en una anchura de 3 m en toda su longitud. No obstante, de acuerdo con el documento ambiental, el transporte de materiales se realizarán por caminos y viales existentes y la superficie afectada por los apoyos será muy reducida. Según la adenda al documento ambiental, las canalizaciones subterráneas tendrán, en general, unas dimensiones suficientes para dar alojamiento a un banco de 4 tubos de polietileno de diámetro 160 mm y las zanjas serán de 0,90 m ejecutadas en vertical hasta una profundidad entre 0,80 y 1,70 m.

Las obras complementarias de adaptación de la red de distribución local de Iberdrola para poder suministrar la potencia necesaria al proyecto, consistente en el montaje de celdas y/o transformadores adicionales, el tendido de líneas subterráneas y la ejecución de conexiones, se desarrollarán bajo la responsabilidad de Iberdrola, aunque serán financiadas por el Ministerio de Fomento. Según la adenda al documento ambiental, las obras se desarrollarán dentro de las subestaciones propiedad de Iberdrola.

La construcción y explotación del proyecto de electrificación supondrá la generación de residuos de diversas tipologías. No obstante, según el documento ambiental del proyecto, se elaborará un plan de gestión de residuos procedentes de la obra, en el que se contemple su traslado a vertederos autorizados por la Comunidad Valenciana; y se procederá a la recogida y correcta gestión de los residuos generados durante la fase de funcionamiento, estando previsto contratar a un gestor autorizado para los residuos tóxicos y peligrosos.

Ubicación del proyecto: El trazado de la catenaria discurrirá paralelo a la línea C-3 de cercanías de Valencia entre las estaciones de Buñol y Valencia-Nord, próxima a los núcleos urbanos de Buñol, Chiva, Cheste, Loriguilla, Aldaia, Alaquás y Xirivella. No existe coincidencia con ningún espacio protegido ni perteneciente a la Red Natura 2000, si bien parte de las instalaciones proyectadas se ubican dentro del ámbito de aplicación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Cuenca Hidrográfica de la Albufera (Decreto 96/1995, de 16 de mayo, del Gobierno Valenciano), dentro del área definida como Cuenca de la Albufera, sin afectar al espacio catalogado como Parque Natural ni a la zona de aplicación del Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural (Decreto 259/2004, de 19 de noviembre).

El trazado de la actual línea ferroviaria se sitúa en la margen derecha del río Turia, discurre por la cuenca de las ramblas del Poyo-Pozolet-Salet e intercepta los barrancos de la Cueva Morica y Grande, la rambla de Chiva o del Poyo, el canal de Xuquer-Turia y el nuevo cauce del río Turia. Además, atraviesa zonas con riesgo de inundación según el Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana.

El ámbito del proyecto se encuentra muy antropizado, estando el suelo ocupado fundamentalmente por áreas urbanas y cultivos, principalmente cítricos y frutales. No obstante, en las inmediaciones del núcleo urbano de Chiva y entre los pp.kk. 62+500 y 64+000 de la línea férrea se identifican dos masas de suelo forestal, con vegetación de monte bajo y ejemplares dispersos de pino carrasco (*Pinus halepensis*).

Además, en el entorno del proyecto se identifican numerosos bienes pertenecientes al Patrimonio Cultural Valenciano así como vías pecuarias de diferente categoría (cañada, cordel, vereda y colada).

Características del potencial impacto: Durante la ejecución de las obras se producirá, de forma temporal, la emisión de partículas y contaminantes a la atmósfera, así como un incremento de los niveles de ruido y del riesgo de incendios y de contaminación del suelo y de los recursos hídricos. Además, la construcción de las subestaciones eléctricas de tracción y de las acometidas eléctricas supondrá la ocupación temporal y permanente de suelo así como un desbroce de la vegetación presente en las superficies ocupadas, pudiendo resultar afectado algún bien del Patrimonio Cultural Valenciano. Durante la fase de explotación, la presencia de las infraestructuras podrá generar impactos sobre el paisaje y la avifauna; por otro lado el funcionamiento más intenso de la línea de cercanías puede implicar un incremento de ruido y vibraciones producido.

En el documento ambiental del proyecto se prevén, entre otras, las siguientes medidas preventivas y correctoras tendentes a evitar o reducir los efectos sobre el medio ambiente durante la fase de construcción: la instalación de cubiertas en las cajas de los camiones que transporten tierras; el mantenimiento de la maquinaria para reducir la emisión de contaminantes y la generación de ruido; el respeto de la normativa autonómica y municipal vigente de ruido y protección de la atmósfera, planificación de las actividades más ruidosas fuera del periodo nocturno y medición periódica de los niveles de ruido generados por las obras; la ubicación de las instalaciones auxiliares fuera de zonas que puedan suponer una afección directa o indirecta sobre los cauces y riberas del entorno del proyecto; la ejecución de balsas de retención y decantación de sólidos y la impermeabilización de su superficie; así como la instalación de barreras de retención de sedimentos.

El promotor incorporará en el proyecto constructivo todas las consideraciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Júcar, entre las que destacan las siguientes: se reducirá en lo posible la plataforma de trabajo para afectar al terreno estrictamente necesario, que será señalizada mediante jalones, con carácter previo al inicio de cualquier actividad; se garantizará la ausencia de afecciones a los cauces y a sus zonas de servidumbre y sus redes de drenaje superficial, a las formaciones vegetales de ribera y a los cursos de agua superficiales y subterráneos por vertidos contaminantes; se garantizará la reposición de los cauces a su estado primitivo y de sus servidumbres de paso; y ausencia de riesgo de encharcamiento o inundación en las zonas próximas al

trazado de la vía. En todo caso, el promotor indica que se cumplirá siempre toda la legislación vigente en materia de aguas y se solicitarán las correspondientes autorizaciones administrativas antes de realizar las obras.

En cuanto a los espacios protegidos, la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana indica que no existen hábitats que puedan ser afectados por la ejecución del proyecto, ni ningún espacio natural protegido. También la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, indica que el proyecto no tendrá efectos sobre ninguno de los espacios incluidos en la Red Natura 2000.

No obstante el promotor integrará, en el proyecto constructivo, el cumplimiento de las especificaciones recogidas en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) de la Cuenca Hidrográfica de La Albufera, entre las que se encuentran el estudio de los fenómenos de erosión evolutiva y localizada que pueden producirse en los distintos cauces afectados, a fin de conocer los efectos sobre la dinámica de los mismos.

Por otro lado, el promotor incorporará en el proyecto constructivo las siguientes consideraciones realizadas por la Dirección General de Gestión del Medio Natural: evitar la quema como sistema para eliminar los residuos de vegetación; utilizar especies propias de la flora local en las labores de revegetación, evitando las 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; incluir un plano de localización de las instalaciones auxiliares de obra y de las zonas de exclusión, que contendrán, al menos, las áreas ocupadas por cauces y todas las zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico; adoptar las medidas necesarias para evitar impactos significativos sobre las masas forestales afectadas; así como contemplar lo previsto en el Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).

Asimismo, según indica la Dirección General de Prevención y Extinción de Incendios y Emergencias de la Consejería de Gobernación de la Generalitat Valenciana, se elaborará, en la fase de ejecución de las obras, un Plan de Prevención y Extinción de Incendios, que recoja todas las medidas establecidas al respecto por el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat, por el que aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones.

En relación con el patrimonio cultural, tal y como indica el promotor en la documentación complementaria remitida, con carácter previo a la redacción del proyecto constructivo, se completará la prospección arqueológica ya realizada (incluidos elementos arquitectónicos y etnológicos), ampliándose a todas las líneas eléctricas de acometida a las SET, tanto aéreas como subterráneas, teniendo en cuenta la ubicación de los apoyos y la necesidad en su caso de caminos de acceso para acceder a los mismos. Se deberán considerar así mismo, las limitaciones relativas a los Bienes de Interés Cultural y los Bienes Inmuebles de Relevancia Local. En todo caso, con carácter previo a la redacción del proyecto constructivo, el promotor deberá contar con el informe patrimonial definitivo y favorable del órgano competente en Patrimonio Cultural Valenciano, en cumplimiento del artículo 4 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano.

Para reducir los efectos del proyecto durante la fase de funcionamiento, el promotor incorporará medidas tendentes a prevenir la electrocución de la avifauna en el diseño de la catenaria (aislamiento de la catenaria e instalación de salvapájaros en los cables de retorno eléctrico y de guarda); redactará un estudio de ruido y vibraciones para analizar las repercusiones acústicas y vibratorias del funcionamiento de la línea ferroviaria con las nuevas instalaciones proyectadas, con carácter previo a la redacción del proyecto constructivo; e incorporará en el mencionado documento un estudio específico de paisaje siguiendo las indicaciones realizadas por la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Generalitat Valenciana.

El promotor, en las documentaciones complementarias remitidas con fechas 14 de marzo de 2012 y 18 de enero de 2013 asume todas las cuestiones planteadas por la Dirección General de Gestión del Medio Natural, la Dirección General de Territorio y Paisaje, la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, la Dirección General de Prevención y Extinción de Incendios y Emergencias de la Generalidad Valenciana y la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Además la nueva propuesta de acometidas eléctricas en las SET de Aldaia y Valencia reduce la longitud de tendido eléctrico, realizándose además parte de él soterrado. Ello supone la reducción del impacto ambiental de estas instalaciones sobre el entorno en el que están proyectadas. Respecto a la ubicación de de las subestaciones, el promotor indica que todas ellas cumplen con el planeamiento urbanístico vigente, así como con la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

En todo caso la puesta en funcionamiento del proyecto supondrá la sustitución de trenes diesel por eléctricos y, por tanto, la disminución de las emisiones atmosféricas procedentes de la combustión de este hidrocarburo; mejorando así mismo los tiempos de transporte para los usuarios de la línea, por lo que cabe esperar, en fase de funcionamiento del proyecto, un impacto positivo en el ámbito social y económico, así como en la reducción de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero a la atmósfera.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del Anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto Electrificación de la línea C-3 de cercanías de Valencia entre Valencia y Buñol, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

La presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se notifica al promotor y al órgano sustantivo, haciendo constar que se podrá formular, potestativamente y con carácter previo a la interposición de recurso contencioso-administrativo, requerimiento para la anulación o revocación de la misma, conforme a lo dispuesto en el artículo 44, en relación con el 46.6, ambos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en el plazo de dos meses contados desde la fecha en que se notifique la presente Resolución. Dicho requerimiento previo se entenderá rechazado si, dentro del mes siguiente a su recepción, esta Dirección General no se pronunciase expresamente.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución, o a aquel en que se notifique el acuerdo sobre el requerimiento previo o el mismo deba entenderse rechazado por ausencia de resolución expresa, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, conforme a lo dispuesto en el artículo 10.1.m) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 21 de mayo de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

