

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 1861** *Resolución de 30 de diciembre de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acceso Ferroviario al puerto de Sagunto.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado c) del grupo 7 del anexo II del 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), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

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

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

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

La actuación se sitúa en el término municipal de Sagunto, provincia de Valencia, en el entorno geográfico del puerto de Sagunto. Tiene una longitud de entre 4,6 y 7,1 km, según las alternativas, entre su conexión con la línea ferroviaria Valencia-Tarragona y su enlace, en la costa litoral del mar Mediterráneo, con el puerto de Sagunto.

La infraestructura proyectada está recogida dentro de las actuaciones contempladas por el Ministerio de Fomento en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020, con objeto de potenciar el transporte de tráfico de mercancías por ferrocarril en el denominado Corredor Mediterráneo.

El puerto de Sagunto, gestionado por la Autoridad Portuaria de Valencia, se encuentra en fase de crecimiento, con importantes ampliaciones que van a conllevar la generación de aumentos sustanciales de los tráficos portuarios. La especialización de mercancías asignada al puerto de Sagunto, con instalaciones centradas en el tratamiento de graneles, productos siderúrgicos y automóviles, implica un crecimiento sustancial de los tráficos con aptitud para ser canalizados por ferrocarril.

Asimismo, la concentración de empresas en el entorno del puerto y el gran desarrollo previsto del Parque Empresarial Parc Sagunt, con grandes industrias que ya tienen comprometida su instalación en dichos terrenos, muestran a medio plazo unas expectativas de desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril muy favorables.

En la actualidad, el puerto de Sagunto tiene un acceso ferroviario que únicamente permite atender las actividades del muelle sur y, a través del sistema ferroviario interior, a la factoría de la Sociedad Siderúrgica del Mediterráneo, S.A. (SIDMED). Estas instalaciones ferroviarias y las de otras empresas del entorno se apoyan en la estación de mercancías de Sagunto, que conecta con la línea Valencia-Tarragona.

El presente proyecto tiene como objeto la mejora del acceso existente al puerto de Sagunto, tanto en lo relacionado con la plataforma ferroviaria como con sus condiciones de explotación, contemplando un acceso independiente para el tráfico generado por el puerto y las actuaciones industriales en desarrollo.

Las actuaciones proyectadas, deben ser compatibles con los tráficos actuales en ancho ibérico, pero deben posibilitar también la circulación, en un futuro, de mercancías

en ancho internacional de la línea Valencia-Castellón; de ahí la necesidad de un acceso independiente.

El nuevo acceso proyectado al puerto de Sagunto tiene las siguientes características técnicas generales:

El trazado se proyecta en vía única electrificada de ancho ibérico, con cerramiento hasta las instalaciones portuarias.

Velocidad máxima de circulación prevista, en el entorno de los 50 km/h.

Discurre siempre en terraplén con pendientes máximas de 12‰ en tramos de trayecto y 0‰ para las posibles instalaciones ferroviarias de apoyo.

En planta, el radio mínimo proyectado es de 250 m.

En el estudio informativo se ha seleccionado la Alternativa S-1. Tras el proceso de información pública se propone una pequeña modificación del trazado en alzado, entre los pp.kk. 0+901 y 2+621, para hacerla compatible con una terminal ferroviaria propuesta por la Generalidad Valenciana. Tiene las siguientes características:

El acceso que, en su totalidad es de nuevo trazado, tiene una longitud aproximada de 4.633 m, y parte de la línea férrea Valencia-Tarragona, pero con una disposición más al sur que el acceso actualmente existente.

El acceso está compuesto por tres vías. Las denominadas vías 2 y 3 son los ramales de conexión desde el sur y el norte respectivamente con la línea de ancho ibérico Valencia-Tarragona. Comienzan en los talones de los apartados de vía que a tal efecto dispone ADIF sobre la vía colectora de ancho ibérico contemplada en el proyecto de la línea de alta velocidad Valencia-Castellón, tramo Puzol-Sagunto.

Ambas vías se unen mediante un apartado de vía, en cuya junta de contraaguja comienza el trazado de la vía 1, constituyente del resto del recorrido hasta el acceso al puerto.

La vía 1 discurre de oeste a este en paralelo al sur de la franja de infraestructuras viarias previstas en el planeamiento, ya que en éste se encuentra una línea de alta tensión cuyo gálibo es incompatible con la instalación de la nueva vía. En una primera recta de 1.887 m es posible apoyar una futura terminal ferroviaria, la cual no es objeto de este proyecto.

En torno al p.k. 1+900, el trazado gira hacia el SE, con una curva de 257 m de radio. Posteriormente, describe una nueva alineación recta de 1.762 m, cruzando la carretera CV-309, discurriendo adosada al viario del Parc Sagunt I, en su lado NE, donde sería posible ubicar una nueva estación de apoyo al puerto y a las industrias de la zona, la cual tampoco es objeto del presente proyecto.

Finalmente, el trazado gira hacia el NE con un radio de 250 m, bordeando por el sur los terrenos de la futura desaladora y la central de ciclo combinado y por el norte el LIC y ZEPA Marjal dels Moros, entrando, a continuación, en el límite del puerto de Sagunto.

El trazado proyectado contempla cuatro pasos inferiores de carretera o vías de polígono industrial. Los dos primeros, situados en los pp.kk. 0+600 y 2+060, se corresponden con la reposición de viales de conexión entre el polígono industrial Camí del Mar, actualmente en construcción, y el polígono industrial Parc Sagunt II, en fase de planificación. El siguiente paso inferior proyectado corresponde paso sobre la carretera CV-309, con sección prevista para su duplicación (p.k. 2+610). Por último, se dispone un paso inferior en el p.k. 3+780 que da continuidad a un vial del polígono Parc Sagunt I.

Las distintas alternativas contempladas en el proyecto se describen más detalladamente en el apartado 4.1 análisis ambiental para selección de alternativas de la presente declaración.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El territorio por el que discurre el proyecto presenta un relieve eminentemente llano, con un uso agrícola en buena parte del mismo, siendo mayoritarios los cultivos de cítricos

en regadío, así como una elevada concentración de construcciones definidas en polígonos industriales (ya construidos, en construcción o en proyecto) o en instalaciones industriales, en la que puede englobarse el área portuaria de Sagunto.

La zona de actuación, que tradicionalmente ha sido rural, se encuentra en la actualidad inmersa entre un entorno flanqueado por una zona industrial ya consolidada y el propio puerto y otra, al sur, en fase de construcción, donde se sitúa la urbanización del sector industrial Parc Sagunt I y el polígono industrial Camí La Mar II, y en fase de estudio el Parc Sagunt II.

La parte final del trazado proyectado se sitúa muy próxima al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000148 Marjal dels Moros, espacio incluido en la Red Natura 2000. Dicho espacio también se incluye como zona húmeda catalogada (ZHC) número 5 Marjal dels Moros dentro del Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, humedal dentro del Inventario de Humedales de la Confederación Hidrográfica del Júcar, y como Área Importante para las Aves (IBA) 150 Marjal de El Moro.

El Marjal dels Moros destaca por la presencia de aves acuáticas, entre las que destacan el avetoro (*Botaurus stellaris*), porrón pardo (*Aythya nyroca*), cerceta pardilla (*Marmaronetta angustirostris*) y aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*), y por las especies piscícolas como el samaruc (*Valencia hispanica*) y el fartet (*Aphanius iberus*), las cuales cuentan con un plan de recuperación. Todas las especies citadas se encuentran catalogadas como en peligro de extinción según los catálogos español y/o regional de especies amenazadas. Otras especies importantes en este espacio son el galápago europeo (*Emys orbicularis*) y el calamón (*Porphyrio porphyrio*).

En el ámbito de actuación se localiza el yacimiento arqueológico Grau Vell, declarado como Bien de Interés Cultural (BIC) y la vía pecuaria Cañada del Mar, que discurre al sur de las alternativas N2 y S1 en su tramo final.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

3.1.1 Entrada documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 23 de julio de 2008, cuando se recibe en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento ambiental del proyecto.

3.1.2 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones. La entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 21 de octubre de 2008, estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, para determinar la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental y sobre las implicaciones ambientales del mismo. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados y los 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 (MARM)	X
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	–
Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Autoridad Portuaria de Valencia del Ministerio de Fomento	X
Subdelegación del Gobierno en Valencia	X
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalidad Valenciana	X
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalidad Valenciana	–

Relación de consultados (*)	Respuestas recibidas
Dirección General para el Cambio Climático de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalidad Valenciana	–
Dirección General del Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalidad Valenciana	X
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalidad Valenciana	X
Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalidad Valenciana	X
Diputación Provincial de Valencia	–
Ayuntamiento de Sagunto	X
WWF/ADENA	–
SEO/Birdlife	–
Ecologistas en Acción- Grupo Ecologista SAMARUC (Valencia)	–

(*) Nota: En este capítulo figuran los nombres que tenían los organismos consultados en el momento en que se efectuaron las consultas. Algunos de estos organismos han variado su denominación y funciones desde el inicio del procedimiento hasta la fecha de elaboración de la presente declaración de impacto ambiental.

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

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM estima que el proyecto no tendrá repercusiones significativas sobre espacios de la Red Natura 2000 porque el área de actuación se encuentra degradada. No obstante, el proyecto contribuye al aislamiento del LIC y ZEPA Marjal dels Moros y a la fragmentación del territorio, lo que aumenta su vulnerabilidad y la de sus poblaciones. Este espacio alberga especies endémicas como el fartet y el samaruc, ambas en peligro de extinción. Son posibles contaminaciones por vertidos de la hidrología superficial y subterránea, afecciones por ruido sobre las aves y quirópteros y posibles choques y atropellos por el aumento de trenes.

Propone la instalación de pasos de fauna funcionales siguiendo las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente 2006), la elaboración de un calendario de obras teniendo en cuenta la época de reproducción y cría de los especies presentes y la utilización de especies endémicas en las revegetaciones previstas.

La Confederación Hidrográfica del Júcar propone una serie de medidas de carácter general con objeto de garantizar el drenaje superficial y evitar la afección a las aguas superficiales y subterráneas.

La Autoridad Portuaria de Valencia estima que el proyecto no va a causar impactos ambientales significativos.

La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda la Generalidad Valenciana, en un primer informe, de 19 de enero de 2009, considera que el tramo III, al final del trazado, afecta directamente al espacio protegido Marjal dels Moros en el que habitan especies en peligro de extinción. Solicita que se amplíe el estudio de alternativas considerando la opción de prolongar el corredor 1-Norte, por el norte de las instalaciones de SIDMED, evitando así cualquier afección a espacios protegidos. En cuanto a la biodiversidad, la afección directa será muy pequeña, dado que la porción de zona húmeda afectada es mínima, si bien la indirecta puede ser importante al situarse sobre su perímetro de protección (500 m en torno al humedal), por su modificación de los flujos hídricos, posibles accidentes de la avifauna y molestias por ruidos, luces, etc. En cuanto a la afección a espacios patrimoniales, parece que la afección, particularmente a la necrópolis de Grau Vell resultará muy elevada.

En un segundo informe, de 16 de septiembre de 2009, indica que no resulta afectado terreno forestal ni superficie incluida en el Catálogo de Montes de Utilidad Pública ni monte consorciado. El proyecto podría afectar a la vía pecuaria Cañada del Mar, por lo

que es de aplicación lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, garantizando, en todo momento, el tránsito ganadero y los usos compatibles y complementarios.

La ejecución del proyecto penetra en la cuenca de afección del humedal del Marjal dels Moros (500 m en torno al humedal) lo que implicará diversos efectos negativos sobre el ecosistema, principalmente debido al efecto barrera y al incremento de molestias por ocupación del suelo en el entorno inmediato del LIC, a la contaminación sonora y lumínica y al efecto sobre el paisaje debido a la construcción de infraestructuras que destacan frente a la horizontalidad del llano litoral y el paisaje del marjal. Vuelve a insistir que se estudie una alternativa como la descrita en el primer informe.

La Dirección General del Paisaje de la Generalitat Valenciana considera que el proyecto puede tener efectos significativos sobre el paisaje, por lo que se deberá realizar un Estudio de Integración Paisajística de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana (Decreto 120/2006, de 11 de agosto).

La Dirección General del Patrimonio Cultural Valenciano de la Generalitat Valenciana indica que deberá llevarse a cabo una prospección arqueológica de acuerdo con lo previsto en la Ley del Patrimonio Cultural Valenciano (Ley 4/1998, de 11 de junio). Asimismo, se deberán contemplar las afecciones al patrimonio cultural en general, a elementos arquitectónicos y etnológicos y medidas a adoptar en su caso.

La Dirección General de Obras Públicas de la Generalidad Valenciana indica que debido a la proximidad de la calzada derecha del desdoblamiento de la CV-309 respecto de la playa de vías, deberá disponerse de un mínimo separador apropiado. Por otro lado, deberá contemplarse que en el futuro, por la necesidad de un nuevo acceso ferroviario al puerto por el sur de SIDMED, obligará a una modificación de las rasantes, tanto de la CV-309 como de ese nuevo acceso ferroviario.

El Ayuntamiento de Sagunto considera razonable desde el punto de vista urbanístico la propuesta del nuevo corredor sur, ya que el corredor coincide con otras infraestructuras existentes o previstas, discurriendo en su mayor parte por áreas urbanizadas o ambientales de categoría media.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

Con fecha 17 de marzo de 2009, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunicó al promotor la decisión de someter el proyecto al procedimiento de evaluación ambiental, remitiéndole el resultado de las contestaciones a las consultas así como los aspectos más relevantes que debía incluir el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Información pública, resultado. La Dirección General de Ferrocarriles sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» número 164, de 11 de julio de 2011.

Con fecha 25 de enero de 2013 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, procedente de la Dirección General de Ferrocarriles, el expediente completo del proyecto que incluye el resultado de la información pública y el estudio de impacto ambiental.

Durante la información pública se recibieron 10 informes procedentes de la entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal y Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MAGRAMA; Confederación Hidrográfica del Júcar; Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento; ADIF; Autoridad Portuaria de Valencia; Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial y Dirección General de Transportes y Logística de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente y Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de

Cultura y Deportes de la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Sagunto, y 16 alegaciones empresariales y de asociaciones varias.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos contenidos en los informes recibidos durante el periodo de información pública del proyecto y la respuesta del promotor a los mismos:

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento informa que las alternativas planteadas no afectan a ninguna de las actuaciones en ejecución o en proyecto de la Demarcación de Carreteras.

La entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MAGRAMA considera la alternativa N-1 como la más adecuada desde el punto de vista de la conservación de la biodiversidad, al tener un menor impacto sobre la Red Natura 2000 y el medio natural, ya que transcurre en su mayor parte por la línea férrea actual y terrenos industriales.

Considera adecuadas las medidas preventivas y correctoras y el programa de vigilancia ambiental propuesto por el promotor para la protección del medio natural. No obstante, propone una serie de medidas para minimizar la afección sobre la biodiversidad, entre las que destacan las siguientes:

Antes del inicio de las obras se realizará una prospección botánica para localizar las especies endémicas y protegidas, y un muestreo de la fauna para confirmar la presencia de las especies incluidas en el EIA y adecuar el calendario de obras a las especies de fauna presentes, especialmente a las especies amenazadas: fartet, samaruc (teniendo en cuenta su Plan de Recuperación), cerceta pardilla; y a otras catalogadas: calamón y galápagos europeo.

Durante la obra solo se utilizarán los caminos existentes como vía de acceso para las obras, y en el entorno del marjal se utilizará únicamente el trazado de la línea. Las zonas de obras se jalonarán para delimitar estrictamente el área de actuación.

Los excedentes de tierras se transportarán a las áreas destinadas a vertedero de la propia obra, como se indica en el EIA.

Utilización de las especies más singulares del hábitat 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos en la regeneración y recuperación de una zona del marjal dentro de los límites del espacio protegido, y especies del género *Limonium*, autóctonas en el entorno del marjal.

El promotor asume las distintas medidas propuestas, las cuales se desarrollarán en las siguientes fases de proyecto en coordinación con la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, responsable de la gestión del espacio protegido.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MAGRAMA señala que las alternativas S-1 y N-2 son las que mayor afección potencial presentan sobre el humedal el Marjal dels Moros, tanto en la fase de construcción, sobre el que inciden desfavorablemente. No se aporta el detalle necesario de la línea de deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre, que parece afectada por el tramo final de las soluciones S-1 y N-2, este tramo final se desarrolla en terreno público portuario. En conclusión, la solución propuesta S-1 (al igual que la N-2) no puede ser valorada favorablemente.

El promotor indica que en el estudio de impacto ambiental se justifica que las actuaciones contempladas no comprometen los valores por los que se ha declarado el Marjal dels Moros parte de la Red Natura 2000; tampoco se ocupa directamente en ningún caso. En relación con el deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) y los terrenos de titularidad portuaria, el promotor aporta un plano que recoge las alternativas estudiadas, el deslinde del DPMT y los terrenos de titularidad portuaria. Afirma que las alternativas N-2 y S-1 terminan justo en el límite de los terrenos de titularidad portuaria y de la línea de DPMT, sin interferir en ningún caso con los mismos.

A la vista del informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, se solicitó desde el órgano ambiental nuevo informe al promotor, la Dirección General de Ferrocarriles, sobre la afección al DPMT y a los terrenos de titularidad portuaria.

En su respuesta, recibida el 29 de octubre de 2013, el promotor indica que en mayo de 2009, etapa inicial de la redacción del estudio informativo, solicitó a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar información relativa al DPMT. Sobre la afección al Marjal dels Moros se ratifica en su respuesta anterior, de que no se comprometen los valores por los que se ha incluido en la Red Natura 2000. Señala que el proyecto ha sido autorizado por la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, órgano competente en la gestión del espacio protegido. A este se informe se hace referencia en el apartado siguiente 3.2.2 de esta declaración.

Aporta un plano de detalle a escala 1:5000 con la delimitación del DPMT y de la de los terrenos de titularidad portuaria. En el se aprecia que en sus últimos metros, acceder a los terrenos de titularidad portuaria (puesto que es un acceso al puerto) penetra en el DPMT.

Señala que la necesaria ocupación del DPMT está directamente vinculada al objetivo del proyecto; establecer una conexión ferroviaria con el puerto de Sagunto, perteneciendo todos los terrenos de titularidad portuaria al DPMT, por lo que es de todo punto imposible acceder al puerto sin afectar mínimamente al mencionado DP. En cualquier caso, su ocupación queda a expensas de las tramitaciones administrativas necesarias que establece la legislación sectorial vigente: Ley de Costas y su Reglamento y la Ley de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley de Costas.

La Confederación Hidrográfica del Júcar informa que el trazado previsto no afecta a actuaciones previstas por este organismo en la zona de actuación.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) señala que la S-1 es la mejor alternativa por tratarse de un ramal independiente del actual ramal de acceso al puerto y por ser apta para futuras terminales intermodales o de apoyo al mismo. Considera que el acceso ferroviario al puerto debe ser electrificado en todo el ramal, debe incluir instalaciones de seguridad con señalización y enclavamiento telemandado, y debe contemplar 2 vías, en paralelo al ramal de acceso entre los pp.kk. 2+700 y 3+700, con longitudes que permitan la circulaciones de trenes de 750 m, electrificados y con instalaciones de seguridad telemandadas.

El promotor señala que en el estudio informativo está contemplada la electrificación y las instalaciones de seguridad con señalización y enclavamiento telemandado en todo el ramal. Asimismo, indica que, aunque no son objeto del presente proyecto, se ha comprobado la viabilidad de la configuración final de las estaciones de apoyo propuestas por ADIF, quedando garantizada la compatibilidad de implantación de dicha solución con la estación de apoyo al puerto.

La Autoridad Portuaria de Valencia muestra su apoyo a la ejecución del proyecto. Propone que el acceso esté preparado para funcionar con un tercer hilo que permita composiciones en ancho ibérico e internacional, que se contemple la futura duplicación para aumentar la capacidad de acceso, incluir dos vías adicionales entre los pp.kk. 2+700 y 3+700 que faciliten las operaciones de cambio de tracción, formación y partición de trenes, y por último, estudiar el desplazamiento del trazado entre los pp.kk. 2+700 y 4+000 para liberar el vial ocupado de Parc Sagunt I.

El promotor señala que en el proyecto de construcción se evaluará la colocación de traviesas de ancho mixto en todo el recorrido, de manera que sea factible la incorporación de un tercer carril en el momento en que sea preciso manejar trenes también de ancho UIC.

El acceso definido por la alternativa S-1 permite la ubicación de una segunda vía de acceso al puerto en caso de necesidad, si la demanda de tráfico ferroviario lo requiere.

La alternativa propuesta tiene prevista la construcción de una plataforma recta y con rasante horizontal en las inmediaciones del acceso al puerto, donde, en un futuro, podrían ubicarse instalaciones ferroviarias para facilitar la explotación de este ramal y el transporte de mercancías por ferrocarril.

Una vez que se tenga la aprobación definitiva del proyecto de urbanización, y se conozca la ubicación final de este vial de Parc Sagunto I, en el proyecto de construcción se buscará la ubicación óptima para este tramo del acceso ferroviario.

La Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana remite informe con las consideraciones del Servicio de Gestión de Espacios Naturales, del Servicio de Ordenación Sostenible del Medio y del Servicio de Paisaje.

El Servicio de Paisaje señala que en la ejecución del proyecto deberán llevarse a cabo las medidas de integración contempladas en el estudio informativo, especialmente revegetación de la franja de expropiación y la creación de una pantalla vegetal en el entorno del marjal. Considera que sería conveniente que existiera una pantalla vegetal fuera del cerramiento, de manera que se logre una mejor integración en una zona de gran valor ecológico y paisajístico como es la Marjal dels Moros, así como una mayor integración visual de la actuación en el entorno.

El promotor señala que incorporará las medidas de revegetación adicional y de disponer una pantalla vegetal fuera del cerramiento para una mejor integración visual de la obra.

El Servicio de Gestión de Espacios Naturales señala que solo la alternativa N-1 evitaría una incidencia directa a la cuenca de afección de la zona húmeda catalogada Marjal dels Moros y permitiría reducir la afección de la infraestructura proyectada sobre dicho espacio protegido, al resultar menos invasiva y lesiva para su conservación.

El Servicio de Ordenación Sostenible del Medio indica que las actuaciones proyectadas se adentrarían hasta el mismo límite del espacio protegido, pudiendo producir un deterioro de sus hábitats y aumentar la presión que sufre dicho espacio de reducidas dimensiones, lo que no se considera adecuado para su conservación. Señala que la zona afectada por las alternativas constituye un área potencialmente inundable que podría albergar especies de interés por las que se declara el espacio de la Red Natura 2000.

Reitera los posibles impactos negativos que las alternativas N-2 y S-1 pueden producir sobre el citado espacio protegido debido, principalmente, al efecto barrera, al incremento de molestias por la ocupación del suelo y deterioro del entorno del LIC, a la contaminación sonora y lumínica y al efecto paisajístico debido a la construcción de infraestructuras, que destacan frente a la horizontalidad del llano litoral y el paisaje del marjal.

Considera que se deberán buscar alternativas viables más alejadas del LIC, tales como el diseño de una alternativa que discurra por la parte norte de las instalaciones de SIDMED, aprovechando, si fuera necesario, el primer tramo de la alternativa S-1.

En el tramo de afección al Canal Principal, este consiste en una canalización artificial sobrelevada, por lo que no supondrá pérdida de hábitats naturales ni afección sobre la fauna.

Asimismo, señala que este Servicio deberá emitir previamente una declaración de afecciones a la Red Natura 2000, una vez se aclaren aspectos técnicos sobre el proyecto.

El promotor indica que ha realizado un estudio específico de afección a la Red Natura 2000, concluyendo que las actuaciones no comprometen los valores ambientales del espacio y plantea una serie de medidas complementarias para la mejora de la alternativa seleccionada y de los valores del lugar, las cuales se recogen en el apartado 4.2 impactos significativos de la alternativa elegida de la presente declaración.

Se ha definido un sistema de drenaje general que mantenga los actuales niveles de escorrentía y garantice la continuidad de las líneas de drenaje natural hacia el marjal.

El promotor justifica la imposibilidad de selección de la alternativa N-1, o cualquier otra alternativa que incluya la última parte del trazado de la alternativa N-1, por ejemplo, S-1 + N-1, por razones técnicas y funcionales.

Por último, la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial considera que deberá obtenerse el informe favorable emitido por la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano respecto de las medidas correctoras propuestas en relación con la ocupación del BIC Grau Vell. Asimismo, si durante la ejecución de las obras se

encontrasen restos paleontológicos, arqueológicos o etnográficos, el titular deberá poner el hecho en conocimiento de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, de manera inmediata, adoptando las medidas pertinentes en orden a su protección y conservación, de acuerdo con lo previsto en la Ley 4/1998 del Patrimonio Cultural Valenciano.

En relación con las consideraciones relativas al patrimonio cultural, el promotor señala que se han mantenido los contactos preliminares con la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte y programado las actuaciones necesarias para la fase de proyecto de construcción, cuyo proceso se someterá a autorización y validación sobre aspectos arquitectónicos, arqueológicos y paleontológicos.

En relación a la propuesta de vertederos para el excedente de tierras, de unos 950 m³ para la alternativa S-1, deberán tramitarse de acuerdo al Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de restauración, acondicionamiento y relleno, o con fines de construcción.

El promotor indica que se ha valorado el excedente previsto para cada alternativa y localizado el potencial entorno para su depósito, así como los criterios relacionados con su restauración e integración paisajística, pudiéndose pronunciar al respecto la administración autonómica competente y ser integrados junto con los restantes elementos del proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalidad Valenciana indica que para emitir informe relativo a la conformidad del proyecto con la normativa en materia de patrimonio, es necesario presentar una Memoria de Impacto Patrimonial, que incluya una prospección arqueológica, con la extensión y requisitos exigidos en de acuerdo al Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, de la Generalitat, del Patrimonio Cultural Valenciano.

El promotor informa que se ha realizado un estudio específico de consulta bibliográfica de archivos disponibles, tanto de la Consejería como de actuaciones realizadas en zonas próximas. Sobre el conjunto de elementos catalogados se han previsto medidas protectoras, de aplicación al yacimiento del Grau Vell, único enclave afectado por los trazados proyectados: su inclusión en la categoría de zonas de exclusión, el jalonado metálico para minimizar la ocupación, la prospección superficial previa general al recorrido resultante y actuaciones arqueológicas en las zonas coincidentes entre el trazado y el perímetro del elemento catalogado.

Respecto a la prospección arqueológica, señala que se realizará en la etapa de proyecto básico o constructivo, con carácter previo al desarrollo de las obras y con la imprescindible coordinación con la Consejería de Cultura y Deporte, tanto para la solicitud de permiso de prospección como para la aprobación de la memoria de impacto patrimonial.

La Dirección General de Transportes y Logística de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana propone que se adapte el trazado previsto al proyecto de terminal ferroviaria de mercancías incluida en el Estudio de Planeamiento del Parque Logístico de Sagunto, y que se tenga en cuenta la posibilidad de que todas las instalaciones se puedan construir con doble ancho (tres carriles), de manera que pueda accederse con tráfico mixto a la Terminal ferroviaria.

El promotor acepta las modificaciones de trazado propuestas por este organismo, como es el cambio de rasante entre los pp.kk. 0+901 y 2+621, que pasa de 5,5‰ a 5,9‰. En el proyecto de construcción se incluirá la colocación de traviesas de ancho mixto en todo el recorrido, de manera que sea factible la incorporación de un tercer carril en el momento en que sea preciso manejar también trenes de ancho UIC. Incluye planos con la solución modificada en alzado.

El Ayuntamiento de Sagunto indica que la alternativa S-1 invade el perímetro de protección del BIC Grau Vell. Los caminos de servicio deberán tener un ancho mínimo de 6 m; los cruces con la red viaria deberán realizarse por pasos elevados sobre el ferrocarril; se debe contemplar el ancho internacional en las obras a ejecutar; y deberá

garantizarse la permeabilidad del territorio y compatibilización de accesos a las zonas industriales y al puerto comercial.

El promotor justifica la reposición de los viales mediante pasos inferiores. No obstante, en el proyecto de construcción analizará la posibilidad de pasos superiores y la sección transversal de los mismos según las previsiones de tráfico. Asimismo, asegura que se garantizará la permeabilidad territorial y la reposición de los bienes y servicios afectados.

La reposición de caminos agrícolas se resuelve con la construcción de dos caminos perimetrales, en ambos márgenes de la nueva infraestructura ferroviaria, que funcionan como vías colectoras que van recogiendo todos los caminos que interceptan y los trasladan hasta el paso a desnivel más próximo que se ha propuesto.

La Unió Intercomarcal de Comissions Obreres Camp de Morvedre i Alt Palància y Acció Ecologista-Agró consideran más adecuada la alternativa N-1 que ha sido rechazada en el estudio de forma poco consistente. Solicitan ampliar y mejorar la terminal de mercancías existente y permitir la ampliación de las conexiones ferroviarias con el resto de la zona industrial, y señalan los posibles impactos sobre el BIC Grau Vell, la vía pecuaria Cañada del Mar y el Marjal dels Moros.

Acció Ecologista-Agró señala los posibles impactos por apertura de canteras para préstamos y zonas de vertederos para depósito de residuos de demolición. Señala que no se incluya el pino carrasco en la zona de revegetación y propone que la regeneración del humedal se amplíe a 5 hectáreas del marjal, en las zonas más directamente afectadas o, en su caso, en sus inmediaciones.

El promotor indica que la alternativa seleccionada no interfiere con el trazado de la mencionada vía pecuaria. El promotor recoge una serie de canteras en explotación cercanas posibles y se ha previsto una zona de depósito de sobrantes con una propuesta concreta de restauración. El pino carrasco puede ser sustituido por otras especies de diferentes aptitudes ecológicas con el mismo objetivo funcional.

La Marca de Garantía del Puerto de Sagunto (que agrupa un total de 20 empresas) apoya el proyecto.

Once empresas que desarrollan su actividad en el Puerto de Sagunto presentan alegaciones idénticas, en las que manifiestan su apoyo al proyecto, consideran necesario que el acceso sea capaz de servir simultáneamente en ancho ibérico y ancho UIC para su conexión con Europa y con el resto de corredores ferroviarios peninsulares, y que el acceso tenga una instalación próxima al puerto para realizar operaciones de cambio de tracción y de formación de trenes.

El promotor responde que aunque el objeto del estudio informativo es la conexión en ancho ibérico, la solución S-1 es apta para vía mixta, que permite que convivan los dos anchos, el ibérico y el internacional.

Aunque no ha sido objeto de estudio la configuración final de las estaciones de apoyo se ha comprobado y analizado una solución propuesta por Adif, con instalaciones que permitirán la regulación del tráfico ferroviario del ramal y por tanto, deberán ser consideradas parte indisoluble del mismo.

Arcelor Mitall (anteriormente SIDMED) se opone totalmente a las alternativas N-1 y N-2 al afectar negativamente al desarrollo de sus actividades, lo que podría suponer el cierre de sus instalaciones. Solicita garantizar la continuidad de las infraestructuras de abastecimiento de agua a sus instalaciones, y del canal sur y su camino de servicio.

El promotor garantiza la reposición de todos los bienes y servicios afectados.

Parc Sagunt señala que el proyecto afecta a suelo urbano industrial y no suelo urbanizable industrial no programado, como lo califica el estudio informativo. El trazado discurre por suelo dotacional destinado a infraestructuras públicas, parcelas del sector Parc Sagunt I y solares de uso privado. Indica diversas afecciones de tipo urbanístico.

El promotor señala que en el proyecto de construcción se ajustará el trazado para evitar la afección a estos terrenos.

El Servicio de Ordenación Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana remite un informe fuera de plazo (4-I-2013) en el que indica que según la revisión del PATRICOVA (Plan de Acción Territorial de

carácter sectorial sobre la prevención del riesgo de inundación en la Comunidad Valenciana) la actuación se encuentra parcialmente afectada por un nivel de riesgo de inundación, y debido a la proximidad al Marjal dels Moros de los tramos finales de las alternativas N-2 y S-1, se plantea como mejor la N-1. Será necesario un estudio pormenorizado del riesgo de inundación en esas zonas.

El promotor indica que ha tenido en cuenta el PATRICOVA vigente. Si se aprueba la solución S-1, en el proyecto se realizarán las revisiones del Plan (si se han publicado) y los estudios de inundabilidad necesarios.

3.2.2 Consultas realizadas tras la información pública. Transcurrido el plazo del periodo de información pública y como consecuencia de las consideraciones de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana en relación con los efectos de la actuación sobre el LIC y ZEPA Marjal dels Moros, el promotor remite a la citada Consejería, con fecha 18 de diciembre de 2012, documentación ambiental específica complementaria que justifica la no interferencia del proyecto con los méritos e integridad del enclave, para su pronunciamiento.

Con fecha 5 de mayo de 2013 la Dirección General de Medio Natural de la Generalidad Valenciana remitió a la Dirección general de Ferrocarriles a través de la Dirección general de Evaluación Ambiental y Territorial un informe en el que indica lo siguiente:

Que no existe afección territorial directa a espacios de la Red Natura 2000.

Con objeto de prevenir efectos indirectos el proyecto deberá considerar y proponer medidas frente a potenciales afecciones a la hidrología superficial y subterránea, contaminación sonora y lumínica, y efecto barrera sobre los hábitats y especies protegidos, para lo cual deberá contener cartografía detallada de los hábitats a escala 1:10.000.

Asimismo, como medida complementaria, deberá considerar la revegetación del terreno entre la infraestructura y el LIC.

La planificación y ejecución de las anteriores actuaciones requerirá la supervisión de los Servicios Técnicos de la Dirección General.

El promotor asume las medidas, que se realizarán en la fase de proyecto de construcción y en coordinación con esa Dirección General. Para la revegetación requerida, la Comunidad Autónoma deberá aportar los terrenos en los que se realizará, que serán de naturaleza pública.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. En el documento inicial se planteaban dos corredores para la ejecución del proyecto:

El Corredor 1-Norte aprovechaba la banda de territorio asociada a la vía actual de acceso al puerto de Sagunto afectando a parte de las instalaciones del polígono industrial.

El Corredor 2-Sur planteaba un nuevo trazado aprovechando la franja prevista para infraestructuras definida en el planeamiento urbanístico de la zona.

De las respuestas recibidas en las consultas, la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM y la Dirección General del Medio Natural de la Generalidad Valenciana recomiendan la elección del Corredor 1-Norte. Este último organismo plantea la posibilidad de una nueva alternativa prolongando el Corredor 1-Norte, por el norte de las instalaciones de SIDMED, evitando así cualquier afección al Marjal dels Moros.

El Ayuntamiento de Sagunto considera adecuada la propuesta del nuevo corredor sur, ya que coincide con otras infraestructuras existentes o previstas, por áreas urbanizadas o ambientales de categoría media.

El promotor, tras el resultado de las consultas, contempla en el estudio informativo tres alternativas:

Alternativa N-1: Tiene una longitud de 5.912 m. Aprovecha 3.500 m de la vía actual de acceso al puerto de Sagunto, discurriendo a partir de ahí, dentro de las instalaciones de SIDMED, hasta su acceso al puerto por el norte.

Alternativa N-2: Tiene una longitud de 7.097 m. Al igual que la alternativa anterior, discurre por el trazado actual de acceso al puerto hasta la entrada en las instalaciones de SIDMED, bordeándolas por el oeste y accediendo al puerto por el sur.

Alternativa S-1: Alternativa de nuevo trazado con una longitud de 4.633 m. Discurre adosada a la franja de infraestructuras definida en el planeamiento urbanístico de la zona, al sur de las instalaciones portuarias y al norte de los polígonos industriales existentes y futuros, accediendo al puerto por el lado sur.

El promotor considera que la alternativa N-1 es la que menor impacto ambiental produciría al ser la más alejada del Marjal dels Moros y discurrir sobre un corredor ferroviario existente en un entorno netamente industrial. No obstante, señala que duplicar la vía actual es inviable funcionalmente, debido a la falta de espacio en gran parte del recorrido y porque supondría el desmantelamiento de la actual terminal de Sagunto-Cargas que tiene numerosas derivaciones particulares. Asimismo, la alternativa N-1 discurriría por las instalaciones de SIDMED, empresa que se opone a esta alternativa por la afección a sus actividades, y obligaría a la construcción de una nueva terminal de dimensiones reducidas, fuera de la zona prevista de ampliación del puerto.

Las alternativas N-2 y S-1 presentan un tramo común próximo al Marjal dels Moros, por lo que las posibles afecciones a dicho espacio serían las mismas en ambas alternativas. La alternativa S-1 presenta la ventaja de contemplar un acceso independiente para el tráfico generado por el puerto y las actuaciones industriales en desarrollo, y que permitirá, en un futuro, la posibilidad de conexión en ancho internacional con la línea Valencia-Castellón.

Tras el análisis funcional, ambiental, económico y territorial de las alternativas, el promotor selecciona finalmente la alternativa S-1 como la más favorable.

Tras el proceso de información pública el promotor acepta las modificaciones de trazado propuestas por la Dirección General de Transportes y Logística de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana para que se adapte el trazado previsto al proyecto de terminal ferroviaria de mercancías incluida en el Estudio de Planeamiento del Parque Logístico de Sagunto. En consecuencia, se modifica la rasante entre los pp.kk. 0+901 y 2+621, que pasa de 5,5‰ a 5,9‰. La altura de los terraplenes disminuye en este tramo, del orden de 3-4 m de media, de forma que la altura máxima en él no sobrepasa los 2,4 m. Ambientalmente es más favorable, pues al estar más adaptada al terreno produce un menor efecto paisajístico y una menor necesidad de préstamos.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. De acuerdo con el contenido del estudio de impacto ambiental, se sintetizan a continuación los principales efectos ambientales del proyecto, así como las principales medidas preventivas y correctoras propuestas a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental para mitigarlos.

4.2.1 Calidad atmosférica y acústica. Durante la fase de construcción las principales afecciones sobre la calidad atmosférica se producirán por el aumento de partículas en suspensión y contaminantes atmosféricos derivado del movimiento de la maquinaria, movimiento de tierras y acumulación de materiales de la obra.

Para reducir dichas emisiones, se llevarán a cabo riegos periódicos sobre la superficie de trabajo, se emplearán lonas de protección en los vehículos que transporten material pulverulento, y se realizará un mantenimiento adecuado de la maquinaria de obra.

Por otro lado, se generará un incremento de los niveles sonoros debido a los trabajos de construcción y al aumento del tránsito de vehículos durante la fase de obras que continuará en la fase de explotación debido al funcionamiento de la línea férrea. En este

sentido, el promotor señala que solo circularán trenes durante el periodo diurno, evitándose el tráfico nocturno.

El promotor ha realizado un estudio acústico donde realiza una modelización y cálculo predictivo del ruido en la situación futura. Del resultado de dicho estudio se concluye que no se superarán los niveles establecidos en la legislación vigente en relación con los usos del suelo, industrial y terciario, existentes en el ámbito de actuación.

Para minimizar los niveles sonoros, el proyecto contempla la ejecución de las obras en periodo diurno, el adecuado mantenimiento de la maquinaria de obra y el seguimiento de los niveles de ruido, con objeto de comprobar el cumplimiento de los niveles permitidos, para en caso de necesidad, establecer las medidas necesarias que aseguren su cumplimiento.

4.2.2 Geomorfología y edafología. La zona de actuación se caracteriza por ser una amplia superficie llana, con escasas pendientes, donde no se localizan puntos de interés geológico (PIG). Las principales variaciones geomorfológicas debidas al proyecto se deberán a las excavaciones, explanaciones y creación de terraplenes para la construcción de la plataforma, que tendrá una altura media de 4 m. Esta altura disminuye considerablemente con la modificación propuesta tras la información pública.

La infraestructura proyectada discurre en terraplén en todo su recorrido, por lo que las tierras necesarias para la ejecución de los terraplenes (155.000 m³) y la plataforma ferroviaria (36.200 m³ correspondientes a balasto, subbalasto y capa de forma) procederán de canteras autorizadas actualmente en explotación.

Para el escaso volumen de sobrantes (950 m³), el promotor plantea como primera opción el relleno de canteras abandonadas existentes en el entorno. También plantea dos áreas de vertido en zonas carentes de interés ambiental dentro de la superficie expropiada, de 10.240 y 3.270 m² de superficie, respectivamente, capaces de albergar la totalidad de los excedentes previstos.

El promotor contempla dos posibles zonas de instalaciones auxiliares, de 9.050 y 11.400 m², respectivamente. Estas parcelas se ocuparán temporalmente, recuperándose sus condiciones iniciales tras las obras.

La ocupación de los terrenos por la infraestructura proyectada lleva implícita la pérdida de una superficie de 3,67 ha de suelos de alta capacidad agrícola, donde destaca el cultivo de cítricos.

Antes del comienzo del desbroce, de forma paralela al replanteo de la vía, se realizará un jalonado de toda la zona de obras con el fin de delimitar la zona de ocupación estricta de la actuación.

El promotor prevé la retirada, conservación y reutilización en las labores de restauración paisajística de la capa de tierra vegetal de todas las superficies que vayan a ser ocupadas durante las obras. Por otro lado, tras la finalización de las obras se procederá a la limpieza y restauración del terreno afectado por las obras.

El proyecto no contempla la apertura de nuevos caminos para acceder a la zona de obras. Una vez ejecutada la explanada, la propia traza será utilizada como eje vertebrador en la comunicación de las obras.

El proyecto incluirá un Plan de Gestión de Residuos, así como la instalación de un punto limpio en la zona de instalaciones auxiliares, cuyo objeto principal es el almacenamiento temporal, selectivo y seguro de los residuos generados hasta su recogida y traslado a planta de tratamiento o vertedero autorizado. Los residuos peligrosos serán almacenados de manera segregada del resto, en contenedores específicos cerrados, y entregados a un gestor autorizado.

4.2.3 Hidrología superficial y subterránea. La zona de actuación se localiza dentro de la cuenca hidrográfica del Júcar, si bien, en el área de estudio no se localiza ningún curso fluvial natural. El río más próximo, es el río Palancia, que se encuentra a más de 4 km al norte del área de estudio y presenta una acusada irregularidad.

La zona de actuación se caracteriza por la presencia de numerosas acequias de riego, y por la sobreexplotación de acuíferos. La actuación se ubica sobre la Unidad Hidrogeológica 21 «Plana de Sagunto». De acuerdo con el Plan de Acción Territorial de

carácter sectorial sobre Prevención de Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), el entorno del puerto de Sagunto no presenta riesgo de inundación.

Las principales afecciones sobre la hidrología superficial se restringen a las 25 acequias atravesadas por el proyecto, que constituyen el esquema hidráulico del territorio.

Respecto a la hidrología subterránea, las principales afecciones que se podrían producir se deberían a la contaminación de acuíferos por la aparición de lixiviados durante la fase de obra principalmente. La alternativa seleccionada se ubica sobre una superficie de 0,77 ha de permeabilidad alta (pp.kk. 3+600-4+040), donde el riesgo de contaminación es mayor. En ningún caso, está prevista la modificación de las condiciones hidrológicas subterráneas en la zona ni afectar a las posibles recargas subterráneas o sub-superficiales.

Como medidas de protección de la hidrología el proyecto contempla la impermeabilización del parque de maquinaria, la instalación de balsas temporales de retención y decantación, y el control específico de posibles vertidos al terreno, acequias o canales de riego.

Al objeto de garantizar la continuidad de las líneas de drenaje natural hacia el Marjal dels Moros, se ha definido un sistema de drenaje general que mantenga los actuales niveles de escorrentía. Con este sistema, la nueva infraestructura no supondrá en ningún caso una barrera a la circulación superficial del agua en la zona ni a la aportación actual de agua al marjal.

Para ello se han definido los siguientes elementos de drenaje, tanto en la nueva plataforma ferroviaria como en caminos y viarios repuestos:

- Reposición de todas las acequias interceptadas.
- Obras de drenaje transversal para la nueva plataforma ferroviaria.
- Estaciones de bombeo en los pasos inferiores propuestos.
- Cunetas de pie de plataforma que van a desaguar bien a la red de acequias existentes, bien a las líneas de drenaje natural.
- Sistema de drenaje profundo.

Durante la fase de explotación se realizará un seguimiento de la red de drenaje, comprobando su correcta funcionalidad, y de la calidad de las aguas, especialmente en el entorno del Marjal dels Moros.

4.2.4 Espacios naturales protegidos, vegetación y fauna. Las actuaciones se localizan en el perímetro de amortiguación del LIC y ZEPA Marjal dels Moros, espacios incluidos en la Red Natura 2000 y también catalogado como zona húmeda dentro Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana. El Marjal dels Moros constituye uno de los humedales costeros valencianos de mayor interés para la conservación por su diversidad biológica, principalmente por la presencia fauna piscícola y avifauna acuática. No obstante, las principales especies de vegetación y fauna más importantes asociadas a este espacio se encuentran en entornos más naturalizados, asociados a las láminas de agua de la zona inundable, alejados aproximadamente 500 m de la zona de actuación.

Los hábitats de interés comunitario más cercanos se encuentran a aproximadamente 500 m de la zona de actuación. Los puntos de nidificación de la avifauna de interés y las reservas de fauna asociadas a dicho espacio se localizan a aproximadamente 1.800 m de la zona de actuación.

Debido a que la infraestructura proyectada se localiza a aproximadamente 50 m del límite del LIC y ZEPA Marjal dels Moros, el promotor realiza un estudio específico de afecciones a la Red Natura 2000, concluyendo que no se producirá una afección significativa que comprometa los principales valores naturales y la integridad de dicho espacio protegido.

Como medidas de protección al Marjal dels Moros el promotor contempla las siguientes medidas:

Dicho espacio se considerará como zona de exclusión a efectos de localización de cualquier tipo de construcción temporal o permanente, acopios de materiales, instalaciones auxiliares, etc.

Se procederá a un jalonamiento previo mediante cerramiento metálico (pp.kk. 3+800-4+540, margen derecha), con el fin de delimitar la zona de ocupación estricta del trazado y acotar la afección al mismo.

Se utilizará el trazado de la línea como vía de acceso para las obras, no permitiéndose la apertura de accesos provisionales en el entorno de dicho espacio.

Se procederá a la revegetación de la franja de expropiación, comprendida entre la base del terraplén y el cerramiento (pp.kk. 4+000-4+400) con objeto de integrar paisajísticamente los terrenos más próximos a dicho espacio. Se utilizarán especies arbustivas y arbóreas de carácter autóctono presentes en el ámbito de actuación, como la orzaga (*Atriplex halimus*), romero (*Rosmarinus officinalis*), albaida (*Anthyllis cytisoides*), abrótna hembra (*Santolina chamecyparissus*) y pino carrasco (*Pinus halepensis*).

Se procederá a la regeneración y recuperación de una zona del marjal que permita aumentar la capacidad de acogida del humedal, mediante la limpieza y desbroce de una superficie aproximada de una hectárea, en una zona adecuada y contigua al entorno del humedal donde se encuentran los principales hábitats y comunidades faunísticas, a determinar por la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, donde se revegetará mediante especies autóctonas y propias de la vegetación del marjal.

Se realizarán labores de limpieza de caminos y de acequias, con el fin de mejorar las condiciones generales del humedal.

Durante la fase de explotación, se llevará a cabo un control del correcto funcionamiento del drenaje en el entorno, así como el seguimiento de los niveles de ruido y la correcta implantación de la vegetación implantada, así como su adecuado desarrollo y funcionalidad.

Respecto al ruido, y únicamente durante el periodo diurno, que es cuando se producirá el tráfico ferroviario, los niveles sonoros alcanzarán los 50 db(A), compatibles, según el promotor, con las características del lugar.

No se verá afectada la dinámica hidráulica del humedal, dado que el trazado discurrirá sobre terraplén, estando prevista la reposición de todas las líneas de drenaje superficial, y que, en ningún caso, está prevista la modificación de las condiciones hidrológicas subterráneas en la zona.

El elevado grado de antropización del territorio ha provocado la ausencia de vegetación natural de interés en el entorno de las actuaciones. Las actuaciones proyectadas se ubican bien sobre infraestructuras existentes o entornos urbanizados, bien sobre terrenos de cultivo altamente transformados.

En el entorno del marjal la vegetación está constituida por un herbazal ruler-arvense y cañar mixto, aunque, según el promotor, esta área se encuentra degradada y muy próxima al desarrollo de las zonas industriales.

La superficie total ocupada por la actuación proyectada es de 8,6 ha, de las cuales 3,67 ha se corresponden con zonas de alta capacidad agrícola y 0,87 ha con formaciones de herbazal ruler-arvense y cañar mixto.

El promotor contempla jalonamiento temporal, que delimite el área de ocupación estricta del trazado y evite así el tránsito de maquinaria y personal fuera de las zonas acotadas. Asimismo, se realizará una protección individual de ejemplares arbóreos aislados próximos al límite de ocupación de las obras, y se elaborará un Plan de Prevención y Extinción de Incendios, acorde con la legislación vigente, donde se recogerán los tramos de riesgo que resultarán afectados, las actuaciones de riesgo en obra y las pautas de prevención y extinción.

La presencia de la infraestructura supondrá un efecto barrera, si bien la zona de estudio se caracteriza por la ausencia de corredores de faunísticos de interés, al situarse en un entorno industrial y agrícola intensivo. La presencia de la infraestructura puede

suponer además un riesgo de atropello de los animales que accedan al interior del cerramiento previsto en la vía.

Respecto a la protección de la fauna, el promotor contempla establecer un calendario que limite la ejecución de las obras en épocas de reproducción y cría de especies de avifauna de interés, en coordinación con el organismo competente de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.

El proyecto no incluye la ejecución de acometidas eléctricas y nuevas subestaciones, por lo que no se prevén accidentes de electrocución o colisión de las aves con los mismos. Únicamente, existe el riesgo de colisión de la avifauna con la catenaria y los trenes, aunque se estima en una probabilidad muy baja. La catenaria se señalará con elementos visuales puntualmente destacados.

Para minimizar el efecto barrera, se contempla la disposición de dos pasos de fauna en el tramo de trazado frente al Marjal dels Moros (pp.kk. 4+070 y 4+150), a fin de mejorar las condiciones de conectividad faunística en dicho entorno. En ambos casos, se trata de marcos de dimensiones 2 x 2 m, de acuerdo con las recomendaciones del documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente 2006). Dichos pasos dispondrán de vegetación directora y de pantalla que facilite su utilización por parte de la fauna.

El cerramiento de la línea dispondrá de dispositivos de escape que facilite la salida de animales que hayan podido acceder a su interior. Por otro lado, en los elementos de drenaje longitudinal se instalarán pequeñas rampas de hormigón para facilitar la salida de pequeños vertebrados terrestres.

Durante la fase de explotación, se realizará un seguimiento de la efectividad de los pasos de fauna y de la mortalidad de vertebrados en el interior de la vía.

4.2.5 Paisaje. La presencia de la infraestructura proyectada supone una alteración del paisaje a lo largo de la práctica totalidad del territorio en el que se implanta, especialmente en la parte inicial llana, ocupada por cultivos de naranjos, que no permite la ocultación total de la infraestructura. La parte final del tramo, discurre en un ámbito con alta capacidad de acogida y baja calidad paisajística, entre zonas industriales y portuarias. La incidencia paisajística se verá reducida en un futuro, al discurrir la línea proyectada entre diversos polígonos industriales.

El promotor contempla la restauración e integración paisajística de las zonas afectadas por el proyecto, mediante la revegetación con especies autóctonas presentes en la zona, para ello presenta un estudio de integración paisajística.

Durante los movimientos de tierras se procurará la formación de formas geométricas que reduzcan el impacto paisajístico, evitando el refino excesivo de la superficie ya que constituye un inconveniente para la posterior colonización vegetal y las formas verticales acanaladas que facilitan los procesos erosivos.

4.2.6 Patrimonio cultural. En el área de actuación destaca la presencia del BIC Grau Vell, dentro de los límites del Marjal dels Moros, antiguo asentamiento portuario con estructuras que datan del siglo VI a.C. Dicho BIC cuenta con categoría de Zona Arqueológica. Por otro lado, al sur de la alternativa seleccionada se localiza la vía pecuaria Cañada del Mar.

La alternativa seleccionada ocupa la zona arqueológica del BIC Grau Vell a lo largo de una longitud de 280 m (pp.kk. 4+120-4+420). El promotor señala que en la etapa de proyecto básico o constructivo, se realizará, con carácter previo al inicio de las obras, una prospección arqueológica de la totalidad del trazado y zonas auxiliares, cuyos resultados serán remitidos a la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, según la legislación vigente.

Durante las obras se aplicarán las siguientes medidas de protección del BIC Grau Vell: su inclusión en la categoría de zonas de exclusión para zonas auxiliares, acopio de materiales, etc.; el jalonado metálico para minimizar la ocupación; el seguimiento arqueológico por técnicos arqueólogos; y la documentación de las estructuras de carácter defensivo-militar localizadas dentro de la delimitación de la zona arqueológica del Grau Vell. Si durante la ejecución de las obras se produjera cualquier hallazgo arqueológico se

procederá a paralizar las obras y se pondrá en conocimiento del órgano competente de la Generalitat Valenciana.

El promotor indica que la alternativa seleccionada no interfiere con el trazado de la mencionada vía pecuaria.

4.2.7 Medio socioeconómico. La construcción de la infraestructura proyectada puede producir molestias a la población por el incremento de los niveles de ruido, movimientos de tierra, tránsito de maquinaria y vehículos, etc., y por la disminución de la permeabilidad territorial.

El promotor contempla la reposición de todos los bienes y servicios afectados por las obras.

Con objeto de garantizar la permeabilidad del territorio durante la fase de explotación, el proyecto contempla la ejecución de 4 pasos inferiores. Los dos primeros, situados en los pp.kk. 0+600 y 2+060, se corresponden con la reposición de viales de conexión entre el polígono industrial Camí del Mar, actualmente en construcción, y el polígono industrial Parc Sagunt II, en fase de planificación. El siguiente paso inferior proyectado corresponde al cruce entre la carretera CV-309 y a su futura duplicación (p.k. 2+610). Por último, se dispone un paso en el p.k. 3+780 que da continuidad a un vial del polígono Parc Sagunt I.

4.2.8 Seguimiento ambiental. El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objetivo es el seguimiento y control de los impactos previstos así como de la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y complementarias, la detección de impactos no previstos y la adopción de medidas para solucionarlos en caso de que las propuestas inicialmente no fueran suficientes.

El PVA se ha estructurado en dos fases: una relativa a la fase previa y de ejecución de las obras y otra a la fase de explotación. Durante la fase de construcción se llevarán a cabo principalmente actuaciones de control de la calidad atmosférica y ruido, de protección y conservación de los suelos, del sistema hidrológico y calidad de las aguas, de las medidas sobre la fauna, de gestión de residuos, del patrimonio cultural, de la permeabilidad territorial y de la restauración ambiental e integración paisajística, etc. Por su parte, durante la fase de explotación se realizará el seguimiento de la evolución de la vegetación implantada, de la red de drenaje y calidad de las aguas y de las medidas de protección de la fauna y del espacio natural Marjal dels Moros.

5. Condiciones al proyecto

Para el desarrollo de la Solución S-1, con las modificaciones propuestas por el promotor tras el proceso de información pública, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto de construcción los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 Trazado. El trazado, con las modificaciones en alzado propuestas tras el proceso de información pública, se considera más favorable ambientalmente que el primitivo, por estar más adaptado al terreno, con una menor altura de los terraplenes en una longitud de unos 2 km, con lo que disminuye la afección paisajística y es menor la necesidad de tierras de préstamos para los terraplenes. Asimismo, los pasos de caminos y carreteras bajo el ferrocarril (PI-0.5, PI-2.0, viaducto 2.6, PI-3.7) tienen una menor afección sobre el paisaje que tendrían pasos superiores. Por ello, estas condiciones de trazado se mantendrán en el proyecto de construcción. Cualquier cambio en la tipología de alguno de los cruces de los caminos, a pasos superiores sobre el ferrocarril, deberá justificarse técnicamente, evaluando ambientalmente estos cambios.

5.2 Protección atmosférica. Con objeto de minimizar la incidencia de las emisiones durante la fase de ejecución, se establecerá un control de la maquinaria para asegurar su correcto estado y funcionamiento.

Se adoptarán las medidas adecuadas (riegos periódicos, forma de transporte en obra, ubicación de las instalaciones auxiliares alejadas de zonas sensibles, etc.) para evitar las molestias que el polvo generado durante la ejecución de las obras pueda producir sobre

la población, los vehículos que circulan por la zona y la fauna, así como la incidencia sobre los cultivos y la vegetación.

5.3 Medidas de protección de los espacios naturales protegidos, los hábitats naturales, la fauna, la vegetación y el paisaje.

Según el estudio de impacto ambiental y el informe de la Dirección General de Medio Natural de la Generalidad Valenciana, no existe afección territorial directa a espacios de la Red Natura 2000, en concreto al LIC y ZEPA Marjal dels Moros. Con objeto de prevenir impactos negativos indirectos, el estudio de impacto ambiental propone una serie de medidas que se han sintetizado en el apartado 4.2.4 de esta declaración. Además, se tendrán en cuenta las siguientes:

En el tramo en el que el trazado discurre más próximo al Marjal dels Moros» (p.k. 3+800-final del trazado, 4+633), la plataforma y todas las actividades de obra (accesos, instalaciones, acopios, ...) se realizarán exclusivamente desde la margen izquierda (desde el norte) de la línea.

Se jalonará con cerramiento rígido metálico la margen derecha de la plataforma, al menos entre el p.k. 4+000 y el final del trazado.

Como parte del proyecto de construcción se realizarán trabajos de campo relativos a los siguientes aspectos:

Prospección botánica para localizar las especies endémicas y protegidas y tomar las medidas preventivas y correctoras necesarias. Cartografía de detalle de los hábitat y especies destacables, especialmente los asociados a la zona húmeda litoral.

Muestreo de fauna para comprobar la presencia de las especies incluidas en el estudio de impacto ambiental y en los informes de los organismos con competencias ambientales, que servirá para determinar las limitaciones en el calendario de ejecución de las obras. Este calendario deberá ser supervisado e informado favorablemente por el organismo gestor del espacio protegido y la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Se prestará especial atención a las especies amenazadas asociadas a zonas húmedas en la zona del proyecto: fartet (*Aphanius iberus*), samaruc (*Valencia hispánica*) entre la fauna piscícola; cerceta pardilla (*Marmaronetta angustirostris*) entre las aves; y otras catalogadas como el calamón (*Porphyrio porphyrio*) y el galápago europeo (*Emys orbicularis*).

Se revegetará la zona comprendida entre la plataforma y el LIC Marjal dels Moros, disponiendo las masas en forma de bosquetes, con especies palustres y perilagunares. Para actuar fuera de la zona de dominio público será necesario disponer de los terrenos sobre los que actuar; por lo tanto, para que la actuación sea viable, se deberá gestionar la citada disponibilidad en coordinación con los organismos competentes de la Generalidad Valenciana.

Se creará una pantalla vegetal en la margen derecha (sur) de la plataforma, fuera del cerramiento pero próxima a éste, para conseguir una mejor integración paisajística de la actuación en el entorno del Marjal dels Moros.

Las actuaciones de revegetación anteriores se realizarán con la supervisión y en coordinación con la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, de la Generalidad Valenciana.

El proyecto de construcción incluirá un proyecto de restauración y revegetación paisajística, del que formarán parte el tratamiento de los taludes, viaductos, obras de paso y las actuaciones descritas en los párrafos anteriores.

El estudio de impacto ambiental propone, como medida correctora, la realización de dos pasos específicos de fauna, bajo el ferrocarril, para vertebrados de pequeño y mediano tamaño. Se trata de marcos de 2 x 2 m, en los pp.kk. 4+070 y 4+150, situados frente a la Marjal dels Moros. A la vista del resultado del trabajo de campo sobre el muestreo de fauna al que se ha hecho referencia en este mismo apartado, se diseñarán las medidas adecuadas para garantizar la permeabilidad para la fauna (pasos, vallado, dispositivos de

escape, adaptación de obras de drenaje, ...), en cuyo diseño se seguirán los criterios de la publicación del Ministerio de Medio Ambiente 2006 Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, n.º 1. Durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, se seguirán las Prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del MARM (2008).

Al menos en la parte del trazado más próximo al espacio protegido Marjal dels Moros – pp.kk. 3+700 al final del trazado- no se realizará ninguna actividad de obra fuera del horario diurno, en el que exista suficiente luz natural, evitándose el uso de iluminación artificial durante la construcción.

Se adoptarán medidas para evitar la mortalidad de aves por colisión o electrocución con la catenaria, dado que no son necesarias nuevas subestaciones de transformación ni líneas de acometida.

5.4 Zonas de préstamos, vertedero e instalaciones auxiliares.

Balance de tierras: En el estudio informativo se realiza el balance de tierras para las dos alternativas. Los valores para la Solución S-1 seleccionada son los siguientes (en m³):

Desmonte	Terraplén	Tierra vegetal	Balasto	Subbalasto	Capa de forma
950	154.613	17.973	11.100	10.518	14.553

Vertederos. El escaso volumen de desmonte, unos 950 m³, no es aprovechable en la plataforma. En el estudio informativo se propone como primera opción el relleno de canteras abandonadas y también, si esta no fuese viable por distancia a la obra, el vertido en dos áreas en zonas expropiadas de obra, denominadas V-1 y V-2. En este caso, el vertido será de la menor altura posible, no superior a 1 m, para evitar una excesiva alteración del relieve.

Estos son los únicos emplazamientos amparados por la declaración de impacto ambiental. Cualquier otro lugar deberá ser objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la normativa vigente.

Otro destino para las tierras sobrantes propuesto en el estudio informativo es la formación de cordones de tierra (caballones) ocupando la banda de expropiación. Dada el escaso volumen de sobrantes y las características del territorio por el que discurre la alternativa S-1 (terreno llano, cultivos de frutales, urbanización industrial) así como la falta de concreción de la propuesta, no se considera la mejor solución para la ubicación de sobrantes de esta alternativa.

En todo caso, en la ubicación de estas tierras sobrantes se tendrá en cuenta lo establecido en el Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de restauración, acondicionamiento y relleno, o con fines de construcción.

El volumen de tierra vegetal, cuantificado en 17.973 m³, debería ser utilizado en tareas de restauración de taludes, reposición de caminos, áreas de instalaciones, vertederos, canteras, áreas degradadas, etc.

Préstamos. De acuerdo con el estudio informativo el volumen de relleno previsto, 154.613 m³, procederá de canteras, así como los necesarios para balasto, subbalasto y capa de forma. En el estudio se proponen 5 canteras, aptas en su composición litológica y en explotación. Por tanto, todos los préstamos necesarios deberán proceder únicamente de canteras autorizadas por el organismo competente de la Generalidad Valenciana y con planes de restauración aprobados.

Cualquier otra zona de préstamos requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente: Real Decreto legislativo 1/2008, texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Áreas de instalaciones auxiliares. En el estudio informativo se proponen dos emplazamientos para las áreas de instalaciones auxiliares, ZIA-2 y ZIA-3, para la Solución S-1 propuesta, que se consideran adecuados. De considerarse otras ubicaciones, deberá ser en zonas que vayan a verse afectadas por las obras o en zonas degradadas o residuales, con buena accesibilidad al trazado y a la red viaria existente.

Caminos de obra. De acuerdo con el estudio informativo, no se abrirán nuevos caminos para acceder a la zona de obras, por ser suficiente con la propia plataforma y el viario y los caminos existentes.

Zonas de exclusión de préstamos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra. Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores de esta condición, en el proyecto de construcción se incluirá una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares, considerando como criterios prioritarios de exclusión los espacios de la Red Natura 2000 y hábitats naturales de interés comunitario; zonas boscosas o con vegetación arbórea; suelos de elevada capacidad agrológica; acuíferos vulnerables a la contaminación; áreas de recarga; márgenes de ríos y arroyos; proximidad a núcleos urbanos (300 m); zonas de interés arqueológico; y zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. Los proyectos de construcción incluirán en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

5.5 Medidas de protección del patrimonio cultural. En el estudio de impacto ambiental se ha analizado la documentación bibliográfica de la Dirección General de Patrimonio y se realizado un reconocimiento somero de campo. Los únicos yacimientos cercanos a las alternativas consideradas son el Camí del Mar, la villa romana de la Alquería de San Marco y Grau Vell. Los dos primeros, por la distancia a la que se encuentran, no deben verse en ningún caso afectados por las obras.

Una parte del último tramo de la Solución S-1 afecta al área señalada como zona arqueológica BIC (Bien de Interés Cultural) de Grau Vell, concretamente al extremo norte del yacimiento próximo a la ubicación de la necrópolis ibero-romana y los búnker de la guerra civil, en una longitud de unos 280 m.

Previamente a la redacción del proyecto de construcción y formando parte del mismo, se realizará en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte de la Generalidad Valenciana, una prospección arqueológica intensiva de la franja de ocupación del trazado (en una franja a cada lado del trazado de al menos 200 m de anchura) y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. La prospección arqueológica tendrá la extensión y requisitos exigidos en el Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell, por el que se establece el contenido mínimo de la documentación necesaria para la elaboración de los informes a los estudios de impacto ambiental a los que se refiere el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat, del Patrimonio Cultural Valenciano.

Como resultado de la prospección se elaborará un informe de afección al patrimonio que deberá ser informado por la citada Consejería. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, etnográfico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en los proyectos de construcción, que además incorporarán un programa de actuación compatible con el plan de obra redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por arqueólogos de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

5.6 Protección contra el ruido y las vibraciones. El estudio de impacto ambiental desarrolla un modelo acústico en el que se calculan los niveles sonoros continuos equivalentes (Leq) para los periodos día, tarde y noche y los niveles sonoros máximos (Lmax) tanto para la situación actual, sin el proyecto, como para la situación futura, con el

proyecto en las dos alternativas consideradas, únicamente para un año, se supone que el de puesta en servicio. Se han obtenido los mapas de ruido para la situación actual y futura, y dentro de estas para los cuatro niveles sonoros indicados. Los únicos focos emisores considerados son los que constituyen la actuación. No se ha considerado el efecto sobre las edificaciones aisladas, algunas de ellas afectadas o próximas al trazado.

En la situación actual, se cumplen los objetivos de calidad acústica en todo el ámbito del estudio, de uso industrial, no superándose los 75 dB(A) de día ni los 65 dB(A) de noche. Tampoco los niveles máximos al paso de un tren superan los 90 dB(A). En la situación futura, en ninguna de las dos alternativas se superan los valores límite de inmisión de ruido, por lo que no son necesarias medidas correctoras.

Con el trazado definido en la fase de proyecto de construcción, se realizará un estudio acústico de detalle de la solución S-1 elegida, como parte de este proyecto, desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan: el Real Decreto 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Igualmente será de aplicación lo establecido en la legislación sobre ruido y vibraciones de la Comunidad Valenciana: Ley 7/2002 de protección contra la contaminación acústica, Decreto 266/2004 del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas de prevención y corrección de la contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios y Decreto 104/2006, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, así como en la normativa del ayuntamiento de Sagunto. El estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en la legislación a los que se ha hecho referencia en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido, para el año previsto de puesta en servicio y para diversos años horizonte, dentro de la vida útil del ferrocarril. Se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (ferrocarriles, carreteras, calles, caminos, áreas industriales, etc.) como emisores de ruido. Se analizará el efecto sobre las edificaciones aisladas existentes, teniendo en cuenta su uso. El estudio determinará asimismo la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas, en las zonas donde sean necesarias se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, en todas sus facetas la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y al ayuntamiento de Sagunto para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbano en la actualidad.

5.7 Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes. Durante de construcción de la nueva línea ferroviaria se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio para vehículos y personas, en especial en las zonas más próximas a las zonas urbanizadas (polígonos industriales, zona portuaria, ...) que comprenden la mayor parte del trazado, mediante una cuidadosa planificación del calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, reposición de servicios,

etc. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente. Se repondrán todos los caminos, acequias, canales y los servicios afectados en coordinación con las entidades responsables de su gestión. Para todo ello se mantendrá una estrecha coordinación con el ayuntamiento de Sagunto y los organismos afectados.

5.8 Especificaciones para el seguimiento ambiental. El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se relacionan los aspectos que serán objeto de seguimiento ambiental en las fases de construcción y de explotación.

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

Antes de la aprobación del proyecto de construcción, la Dirección General de Carreteras remitirá al órgano ambiental un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras que, sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Se ha de llevar a cabo un seguimiento, vigilancia y control ambiental de los aspectos que figuran en el estudio de impacto ambiental, y en especial, de aquellos relacionados con condiciones específicas de esta declaración de impacto ambiental.

Se prestará especial atención y serán objeto específico de seguimiento los siguientes aspectos:

En la fase de construcción:

Protección del patrimonio cultural, en especial en el entorno de Grau Vell.

Tareas de recuperación ambiental e integración paisajística, en especial en la zona situada en las proximidades del Marjal dels Moros.

En la fase de explotación:

Medidas de protección para la fauna.

Medidas adoptadas en el Marjal del Moros.

Tareas de recuperación e integración paisajística.

Durante los primeros 3 años de la fase de explotación se elaborarán informes anuales e informes especiales, en respuesta a circunstancias excepcionales, que también se contemplan para la fase de construcción.

Los informes del Plan de Vigilancia Ambiental indicados anteriormente serán remitidos al órgano sustantivo y quedarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino que podrá requerirlos cuando lo considere oportuno.

El promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del BOE en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

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

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Acceso

ferroviario al puerto de Sagunto, al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa seleccionada y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 30 de diciembre de 2013.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO DE SAGUNTO

