

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

5934 *Resolución de 18 de mayo de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo Nuevo acceso ferroviario sur al puerto de Castellón.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el Grupo 9.d del anexo I 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.

La naturaleza del proyecto que se evalúa hace necesario definir dos escenarios distintos de evaluación que se van a denominar apartados A y B. En el apartado A se evalúan los impactos ambientales del proyecto, esto es, los impactos generados por la ejecución material del acceso ferroviario y los derivados de su explotación habitual. En el apartado B se identifica el riesgo ambiental del proyecto, a través del análisis de ciertas hipótesis de sucesos accidentales. Se ha solicitado este análisis debido a algunas de las alegaciones presentadas en la información pública. El citado apartado B permitirá la consideración de los riesgos ambientales junto al resto de los criterios técnicos, económicos, sociales, etc., dentro del procedimiento de autorización sustantiva del proyecto. Se considera, sin embargo, que los riesgos hipotéticos de accidentes no quedarían incluidos en la evaluación de impacto ambiental.

El Real Decreto 401/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, establece la competencia de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural para la elaboración de la propuesta de resolución de declaración de impacto ambiental.

Apartado A

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*

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

Objeto y justificación: La conexión actual del puerto de Castellón es un ramal de vía única no electrificada que parte del apeadero de Las Palmas y accede por el norte al puerto de Castellón. Este ramal de 6,8 kilómetros tiene 19 cruces a nivel y atraviesa zonas que se han ido urbanizando en los últimos años. En la actualidad resulta poco operativo: la explotación ferroviaria está resultando costosa y complicada. En los últimos años se ha habilitado con bloqueo telefónico y presenta una circulación semanal.

Con el nuevo acceso ferroviario los trenes podrán acceder directamente hasta el puerto de Castellón, sin necesidad de cambio de locomotora y con las maniobras mínimas. Se prevé que esto permita mayor libertad de circulaciones y establecer una alternativa más competitiva a la actual que podrá atraer tráficos que actualmente circulan por carretera.

Localización: Las alternativas que se proponen atraviesan los siguientes municipios: Alquerías del Niño Perdido, Burriana, Almazora, Villareal y Castellón (proximidades del Polígono industrial del Serrallo y del puerto de Castellón) todos ellos de la provincia de Castellón en la Comunidad Valenciana.

Alternativas: Descripción sintética. En el estudio de impacto ambiental se desarrollan dos alternativas: la Sur y la Central (la alternativa Norte fue descartada en el estudio informativo). Ambas tienen en común la zona de acceso al puerto, en el municipio de Castellón.

Ambas alternativas tienen un tramo en común en la zona de acceso al puerto, en el municipio de Castellón. De este modo, la traza, en la zona que se sitúa en la esquina noreste del Polígono del Serrallo discurre paralela al mismo por su lado norte. Pasado el mismo y hacia el suroeste, la zona de actuación discurre paralela a la carretera N-225 Almazora-Grao hasta el enlace de esta carretera con la carretera CV-183, que es continuación de la anterior, y con la carretera CV-22. En este punto, el trazado de las dos alternativas se separa.

En la alternativa Sur, la traza avanza paralela a la carretera CV-183, y entra en el municipio de Almazora separándose ligeramente de esta carretera para aproximarse al cruce entre las carreteras CV-183 y CV-18 y bordear el núcleo urbano de Almazora por el este.

Una vez pasado este cruce, la traza atraviesa el río Mijares y entra en el municipio de Villarreal, continuando en dirección suroeste por este municipio hasta encontrarse con la línea actual Valencia-Tarragona. En este punto, la zona de actuación se ensancha considerablemente debido a las restricciones que tiene el trazado ferroviario, que requiere grandes ocupaciones para permitir desarrollar correctamente las conexiones con la línea actual.

En la alternativa Central, la traza avanza paralela a la carretera CV-183 y gira hacia el norte, cruza esta carretera y se dirige hacia la autovía de acceso al puerto de Castellón (CS-22) hasta alcanzarla a la altura del camino de San Antonio y discurre paralela a ella hasta cruzar la carretera CV-18, donde la zona de actuación se ensancha (a la altura de la avenida de Valencia) para permitir la conexión con la línea actual Valencia-Tarragona.

Las características generales de trazado del ramal son:

Vía doble electrificada.

Tráfico exclusivo de mercancías.

Ancho mixto para circulaciones de ancho ibérico y UIC.

Radio mínimo 300 m y máxima pendiente 15 milésimas.

Diseñado para velocidad 40-80 km/h.

Alternativa Sur: Tiene un eje común de vía doble de 9.679,78 m de longitud, y una longitud total de vía simple de 8.392,77 m.

Alternativa Central: Tiene un eje común de vía doble de 5.727,537 m de longitud, y una longitud total de vía simple de 4.355,845 m.

El estudio informativo propone la alternativa Central por su menor impacto ambiental e inversión inicial.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona en la que se ubica la actuación está muy antropizada.

Los principales factores ambientales del territorio son los siguientes:

El área de estudio presenta un perfil general llano (plana costera), con riesgo de inundación.

El área de actuación se encuentra en la Cuenca Hidrográfica del Júcar.

En cuanto a la hidrogeología, señalar que La Plana de Castellón forma un acuífero detrítico con drenaje deficiente que hace posible el encharcamiento de los terrenos en cualquier época del año.

Espacios naturales:

En la desembocadura del Río Mijares se encuentran los siguientes espacios naturales:

Red Natura 2000: LIC y ZEPA Desembocadura del río Millars (ES 0000211). Ambos espacios tienen el mismo perímetro y una superficie de 345,85 ha.

Paisaje Protegido del Millars coincide con el LIC y la ZEPA, se declaró así en 2005 y fue el primer paraje en obtener esta denominación en la Comunidad Valenciana. Su extensión, 424,65 ha, comprende los últimos 16 kilómetros del río y una anchura variable.

Zona húmeda catalogada Desembocadura del Millars.

Refugio de caza Estación Zoológica de la Desembocadura del Millars (414 ha)

IBA Desembocadura del río Mijares. En las proximidades se encuentra la IBA marina Plataforma marina del Delta del Ebro-Columbretes.

Marjalería del Grao de Castellón: Se corresponde con una amplia zona del litoral, al este de la ciudad de Castellón, que en su día fue un arrozal. Una parte del terreno que ocuparía la traza está clasificado como suelo no urbanizable protegido, establecido para mantener los valores ecológicos y culturales de la Marjalería, manteniendo la riqueza del medio humano y natural.

Vegetación: Está condicionada por la intensificación de los cultivos (principalmente mandarino y naranjo). Además, la traza de ambas alternativas cruza eriales, cultivos abandonados, zonas riparias y alguna zona húmeda muy fragmentada.

Fauna: Las especies más relevantes de la zona de actuación son: anguila (*Anguilla anguilla*), samaruc (*Valencia hispanica*), fartet (*Aphanius iberus*), espinoso (*Gasterostys gymnurus*), colmilleja (*Cobitis palludica*), gallipato (*Pleurodeles waltl*), sapo partero común (*Alytes obstetricans petrinax*), galápago leproso (*Mauremys leprosa*), galápago europeo (*Emys orbicularis fritzjuergenobsti*), rata de agua (*Arvicola sapidus*), garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*), cerceta común (*Anas crecca*), aguilucho lagunero occidental (*Circus aeruginosus*), chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*), agachadiza común (*Gallinago gallinago*), gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), tórtola europea (*Streptopelia turtur*), terrera común (*Calendrella bracydactyla*) y carricerín real (*Acrocephalus melanopogon*).

Paisaje: Las principales unidades paisajísticas de la zona son tres: paisaje urbano, zonas portuarias (área del puerto, también refinería y central térmica) y paisaje rural-agrario (terrenos destinados a usos agrícolas como paisaje rural en desuso).

Recursos patrimoniales: En las proximidades al trazado proyectado se encuentran los siguientes yacimientos: Ermita de Sant Jaume-Museo etnológico de Fadrell (Castelló de la Plana), Ermita de Fadrell y Vinamargo/Orfens, además de estos yacimientos se localizan los siguientes monumentos civiles: Torrelló de Boverot, el Azud, La Villa y Les Goles.

Bienes de Relevancia Local: Molí de la Roqueta, acequia de Vila Real, acequia Nueva Nules, alrededores Ermita de San Antonio y Caminás, partidores Reales Acequia Vilamorcarro, Molí de la Molineta, Molí de Taxes o Facundo, Molí Safont, Pi i Lledorners del Moli de Taxes, Cipreses Alquería La Blanca, Molí de Vernis o de Manaco y Molí de Bata, también en las cercanías se encuentra el paraje natural Clot de la Mare de Déu.

Vías pecuarias: en la zona de estudio hay cinco que son: Vereda del Camino de Caminás, Colada del Camino de San Antonio a Caminás, Colada del Camino de Carnicer a Caminás, Colada del Último Sedeny y Cañada Real Rambla de la Rubia.

Aspectos socioeconómicos: Tejido industrial y urbano de Castellón, Almazora y Villarreal, con gran número de infraestructuras y servicios.

3. Resumen del proceso de evaluación

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

3.1.1 Entrada documentación inicial. La tramitación se inició el 18 de mayo de 2012 al recibirse en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento comprensivo.

3.1.2 Consultas previas: Relación de consultados y de contestaciones (muy sintético, con extracto de las significativas).

El 20 de julio de 2012, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «x» aquellos que han emitido informe en relación al documento inicial:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Puertos del Estado del Ministerio de Fomento.	X
Autoridad Portuaria de Castellón del Ministerio de Fomento.	X
Servicio de Costas de Castellón del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte de la Generalidad Valenciana.	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.	X
Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.	X
Diputación Provincial de Castellón.	-
Subdelegación del Gobierno en Castellón.	X
ADIF de la Dirección Ejecutiva de Red Convencional de la Delegación de Red Convencional Este del Ministerio de Fomento.	-
Secretaría Autonómica de Territorio, Medio Ambiente y Paisaje de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.	X (2)
Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.	-
Dirección General de Transportes y Logística de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana*.	X
Dirección General de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.	-
Aguas de la Cuenca del Mediterráneo S.A. (ACUAMED).	-
Ayuntamiento de Almazora/Almassora.	X
Ayuntamiento de Burriana.	-
Ayuntamiento de Castellón de la Plana.	X
Ayuntamiento de Villarreal/Vila-Real.	-
SEO.	-
Ecologistas en Acción (Colla Ecologista de Castello).	-
WWF/ADENA.	-

* No consultada directamente pero presentó contestación.

La Subdirección General de Medio Natural de la D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural destaca la existencia de espacios naturales protegidos y de especies de fauna y flora protegidas. Todo ello se debe analizar en el estudio de impacto ambiental. Además de los impactos directos indica la posibilidad de que se produzcan impactos indirectos en el LIC y ZEPA El Desert de Les Palmes. El informe indica que se deben estudiar los efectos acumulativos y sinérgicos con las infraestructuras lineales existentes y con las que están en fase de ejecución o previstas en el ámbito afectado

(líneas Valencia-Castellón y Castellón-Tarragona). Parece que el corredor sur hubiera sido el que supondría mayores afecciones a la Red Natura 2000. En cualquier caso, solicita que en el estudio de impacto ambiental se analice la pérdida de vegetación y hábitats y la fragmentación del territorio y añade recomendaciones a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental, como la inclusión de pasos de fauna y otras medidas.

El Servicio Provincial de Costas en Castellón informa de que se afecta al dominio público marítimo terrestre y, hay que tener en cuenta las limitaciones de ocupación de la zona de dominio público.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica aspectos a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental, tanto los referentes a cauces superficiales (garantizar el drenaje superficial, evitar vertidos y evitar afecciones a la vegetación de ribera) como a hidrogeología (recarga y surgencia de acuíferos, calidad de aguas y evolución estacional de niveles freáticos).

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana remite informes suministrados por el Servicio de Espacios Naturales y Biodiversidad y por el Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos, que informan de que el proyecto afecta a la Red Natura 2000, al LIC y ZEPA Desembocadura del riu Millars. El trazado tratará de evitar las zonas con hábitats naturales. En cuanto a la afección a zonas húmedas y espacios naturales protegidos, informan que la alternativa Sur atraviesa los relativos al río Mijares; la alternativa Central no afecta a ningún espacio de interés y la alternativa Norte (el corredor) se acerca al Molí de la Font y a la Marjalería de Benicassim. Finalmente se proponen medidas relativas a las vías pecuarias.

El Servicio de Gestión de Residuos de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana indica que se deben aprovechar los excedentes de tierras y se ha de fomentar la utilización de los áridos obtenidos en las plantas de valorización.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte indica que se deben tener en cuenta las limitaciones de la presencia de Bienes de Interés Cultural y Bienes de Relevancia Local y en todo momento se ha de tener en cuenta lo establecido en la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano y que el estudio de impacto ambiental tiene que incluir una Memoria de Impacto Patrimonial.

La Dirección General de Transportes indica que sería conveniente incluir en la tramitación ambiental el Parque Logístico previsto junto al Puerto de Castellón a efectos de una tramitación ambiental conjunta.

La Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial indica que la revegetación se diseñará con especies propias de la flora local evitándose el uso de especies exóticas. En el programa de vigilancia ambiental se deben concretar los objetivos perseguidos y los indicadores a adoptar para el control de los impactos. Se debe incluir el control de las tierras sobrantes y residuos y su retirada a vertedero o lugar de destino.

La Secretaria Autonómica de Territorio, Medio Ambiente y Paisaje de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana indica que el diseño del drenaje transversal y de protección de las infraestructuras será de 500 años en las líneas de ferrocarril (podría reducirse a 100 años por inviabilidad técnica o económica). El proyecto se encuentra afectado por riesgo de inundación según el PATRICOVA, por lo que se requiere un Estudio de Inundabilidad que concrete el riesgo de inundación tras la actuación proyectada.

El Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana considera que el corredor que menos afectaría al paisaje es el corredor central, dónde existen otras infraestructuras. También indica los contenidos que habría que incluir en el estudio de paisaje.

El Ayuntamiento de Castellón informa de los servicios afectados por la nueva infraestructura.

El Ayuntamiento de Almazora informa de las afecciones sobre el futuro desarrollo de la población y de las infraestructuras existentes y en proyecto en el término municipal de Almazora. También indica que no cumple el Plan de Acción Territorial del Entorno de Castellón ni el de Acción Territorial del Paisaje de la Comunidad Valenciana. Informa que el desarrollo de esta infraestructura afectaría a la zona de regadío del término municipal de Almazora y que ello supone un fuerte impacto medioambiental.

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.

El resultado de las contestaciones a las consultas se traslada al promotor con fecha 21 de noviembre de 2.012, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, así como de los aspectos más relevantes que debería 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: Con fecha 14 de marzo de 2013, la Dirección General de Ferrocarriles resuelve aprobar provisionalmente el estudio informativo «Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón» e iniciar el proceso de información pública y audiencia a administraciones.

El proyecto se somete a información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado (BOE) n.º 71, y en el Boletín Oficial de la Provincia de Castellón de la Plana n.º 36, el 23 de marzo de 2013 en ambos casos.

Con fecha 19 de diciembre de 2013, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente recibe el expediente que incluye el estudio informativo con su correspondiente estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Simultáneamente a su exposición pública, se solicitó informe, enviando una copia del estudio informativo, a los siguientes organismos: S.G. de Medio Natural (D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, MAGRAMA), Servicio de Costas de Castellón, C.H. del Júcar, Puertos del Estado, Autoridad Portuaria de Castellón, ADIF: Delegación de Red Convencional Este y Presidencia de ADIF; D.G. de Patrimonio Cultural, D.G. de Calidad Ambiental, D.G. de Evaluación Ambiental y Territorial, D.G. de Medio Natural, Secretaría Autonómica de Territorio, Medio Ambiente y Paisaje, Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente y Presidencia de la Generalidad de Valencia; Aguas de la Cuenca del Mediterráneo S.A. (ACUAMED), Diputación provincial de Castellón, Subdelegación del Gobierno de Castellón, Ayuntamientos de Almazora, Burriana, Castellón de la Plana, y Villarreal, Ecologistas en Acción-Colla Ecologista de Castellón, WWF/ADENA y SEO/Birdlife.

De los organismos anteriormente mencionados, respondieron los siguientes: C.H. del Júcar, División para la Protección del Mar (D.G. de Sostenibilidad de la Costa y el Mar), ADIF, D.G. de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte, S.G. de Ordenación, Planificación y Actuaciones Territoriales y Estratégicas, D.G. de Evaluación Ambiental y Territorial, D.G. de Medio Natural y D.G. de Calidad Ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, Diputación de Castellón, Ayuntamientos de Burriana, Almazora, Villarreal y Castellón de la Plana y finalmente una alegación conjunta presentada por los cuatro Ayuntamientos anteriores, la diputación de Castellón y la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.

Durante el período de información pública se han remitido a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento 35 alegaciones.

Una vez analizada la documentación remitida por el promotor y realizada la visita a la zona del proyecto se solicitó información complementaria relativa al riesgo de inundación, al análisis de riesgos y al estudio acústico y de vibraciones entre otros documentos a la Dirección General de Ferrocarriles. A continuación se resumen los aspectos ambientales

más significativos del proceso de participación pública, así como la respuesta del promotor a las distintas consideraciones planteadas:

El Ayuntamiento de Castellón indica que la alternativa Central discurre casi en su totalidad en terraplén con rellenos de más de 1 millón de metros cúbicos, lo que plantea un gran efecto barrera. También incide en que la nueva infraestructura se ciña a las existentes para evitar zonas de terreno aisladas y solicitan una solución en trinchera que minimice el efecto barrera. En el caso de la alternativa Sur también se solicita la construcción en trinchera y que el trazado se ciña lo máximo posible a las infraestructuras existentes para minimizar las zonas de terreno aisladas.

Este Ayuntamiento también destaca que la comparativa entre las dos soluciones debería incluir el costo de las expropiaciones y la afección a los terrenos que quedan en zonas de difícil aprovechamiento. De esta forma la comparación económica se equilibra.

El promotor indica que finalmente se propone una alternativa Centro diferente con un solo ramal de conexión que se desarrolla en trinchera para evitar el efecto barrera. También ha influido en esta decisión la alegación suscrita por los Ayuntamientos de Castellón, Almazora, Villarreal y Burriana, por la Generalidad Valenciana y la Diputación de Castellón.

El trazado se ha ceñido todo lo posible a la CS-22 aunque es inevitable que se genere alguna zona residual entre infraestructuras.

Las expropiaciones se han considerado en la comparación territorial o social e incluirlas de nuevo en la comparativa económica daría lugar a valorar el mismo aspecto dos veces.

El Ayuntamiento de Villarreal destaca los inconvenientes de la alternativa Sur e indica que hay que desestimarla y aprovechar la actual red ferroviaria con las adecuaciones que procedan para llevar a cabo la alternativa Central. También considera que el emplazamiento de la Estación Intermodal no es adecuado por no tener en cuenta el sector cerámico.

El promotor indica que finalmente se propone una alternativa Central diferente con un solo ramal de conexión que se desarrolla en trinchera para evitar el efecto barrera. Ha influido en esta decisión la alegación suscrita por los Ayuntamientos de Castellón, Almazora, Villarreal y Burriana y también por la Generalidad Valenciana y la Diputación de Castellón.

El Ayuntamiento de Almazora, con anterioridad a la alegación conjunta (presentada con el Ayuntamiento de Castellón, Villarreal, Burriana y la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente y la Diputación de Castellón), planteó que la alternativa Central es la mejor opción al ser la que causa menor impacto ambiental y tiene menor coste económico. La alternativa Sur limita el crecimiento del casco urbano de Almazora y atraviesa el Paraje Natural del Río Mijares, generando un grave impacto en fauna y vegetación.

El promotor indica que finalmente se propone una alternativa Central diferente con un solo ramal de conexión que se desarrolla en trinchera para evitar el efecto barrera. También ha influido en esta decisión la alegación suscrita por los Ayuntamientos de Castellón, Almazora, Villarreal y Burriana y por la Generalidad Valenciana y la Diputación de Castellón.

El trazado se ha ceñido todo lo posible a la CS-22 aunque es inevitable que se genere alguna zona residual entre infraestructuras.

Alegación conjunta de los Ayuntamientos de Castellón, Almazora, Villarreal y Burriana y de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana y Diputación de Castellón.

Solicitan que se adopte un trazado similar a la Solución Centro, pero en vía única y con un perfil longitudinal deprimido. Esta solución es más adecuada en su conjunto al producir menor impacto territorial y menor ocupación de suelo que la alternativa Sur.

El promotor tras esta alegación (y otras recibidas en la información pública) decide proponer la alternativa Centro con un único ramal de conexión que se desarrolla en trinchera.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana indica que la alternativa Sur necesita más medidas de protección acústica que la alternativa Central; en ambos casos

se van a plantear pantallas acústicas. El estudio acústico no ha tenido en cuenta la normativa Valenciana, sólo la estatal.

El promotor indica que se propondrán nuevas medidas correctoras para cumplir los objetivos de calidad acústica de la normativa de la Comunidad Valenciana, que son más restrictivos que los estatales.

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana indica que si se elige la alternativa Sur se debe tener cuidado con la reposición de drenajes e hidrología superficial debido a la proximidad del marjal. De las alternativas propuestas es la que menos se ajusta a las infraestructuras existentes.

El proyecto afecta a cinco vías pecuarias y habrá que tener en cuenta los condicionantes sobre afección a las mismas establecidos por la Sección Forestal de Castellón.

El promotor informa que es posible ajustar el trazado ferroviario y que se estudiará durante la redacción del proyecto constructivo, también se tendrán en cuenta las recomendaciones del Servicio de Ordenación y Gestión Forestal.

La Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana indica que el estudio de paisaje realizado se considera insuficiente. Se deben añadir más medidas de integración paisajística, cómo son realizar un exhaustivo estudio del diseño en alzado de la infraestructura para minimizar los grandes taludes de terraplén generados y elaborar un estudio para la implantación de pantallas vegetales que oculten la actuación desde zonas de gran valor paisajístico.

El promotor indica que tanto para la alternativa Sur cómo para la Central se han estudiado otras alternativas rebajando las rasantes en ambos casos. Finalmente la alternativa Central en trinchera es la alternativa propuesta y por lo tanto minimiza el efecto barrera y el impacto paisajístico producido por los grandes terraplenes.

Durante la redacción del proyecto de construcción se va a realizar el estudio para la implantación de pantallas vegetales que oculten la actuación desde zonas de gran valor paisajístico.

La Subdirección General de Ordenación, Planificación y Actuaciones Territoriales y Estratégicas de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana indica que se deben estudiar con más detalle los riesgos de inundación. Hace varias consideraciones a tener en cuenta en materia de paisaje como el tratamiento de taludes y la realización de plantaciones en las zonas residuales que queden entre las infraestructuras existentes y la nueva. Informa que la alternativa Central parece la más coherente con la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana por su menor impacto ambiental.

El promotor indica que en fases posteriores se estudiará con más detalle el riesgo de inundación. En cuanto a las consideraciones en materia de paisaje se van a tener en cuenta en el proyecto de construcción.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Generalidad Valenciana indica que desde el punto de vista de patrimonio etnológico se considera que se debe escoger la alternativa Central por ser la que menos daña el patrimonio cultural y desde el punto de vista del patrimonio arqueológico se propone seguimiento arqueológico durante el desbroce y el movimiento de tierras y sondeos arqueológicos en cada una de las concentraciones de materiales y en las inmediaciones de Sant Jaume de Fadrell. En caso de hallazgos se deberá comunicar.

El promotor indica que se tendrá en cuenta en el proyecto constructivo el seguimiento arqueológico y recuerda que se propone la alternativa Central.

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana del Área de Fomento realiza varias consideraciones técnicas, ninguna de carácter ambiental.

ADIF indica que aunque la alternativa Sur es más ventajosa desde el punto de vista operativo la alternativa Central se considera más conveniente si se tienen en cuenta los tráfico existentes y la situación económica actual.

El promotor indica que se propone la alternativa Central.

La Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente indica los condicionantes a tener en cuenta para cumplir la legislación de Dominio Público Hidráulico.

El promotor informa que se tendrán en cuenta en el proyecto de construcción.

La División para la Protección del Mar de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar indica que la alternativa Central no tiene afecciones de acuerdo con la legislación vigente de Costas.

BP Oil España S.A.U., quiere poner de manifiesto que no se han tenido en cuenta las peculiaridades de BP ni el peso estratégico del servicio de interés general que presta la Refinería BP. Presenta una alternativa técnica diferente a las propuestas en el estudio de impacto ambiental. Propone pegar el trazado a la CV-183, una modificación de la rotonda de acceso al Polígono del Serrallo y todos sus accesos, y una nueva ubicación de la Estación Intermodal.

El promotor indica que dada la importancia de la Refinería se coordinarán los trabajos de planteamiento del trazado definitivo (en fase de proyecto constructivo) con los técnicos responsables de las instalaciones de BP para ajustar todo lo posible el trazado de forma que se combinen los intereses de todas las partes. La ubicación de la Estación Intermodal es la propuesta por la Generalidad Valenciana.

Iberdrola Generación S.A. indica que desde la vía férrea hasta las instalaciones de ciclo combinado la distancia oscila entre 70 y 80 metros. Propone realizar un análisis de riesgos y un estudio de posibles medidas protectoras.

El promotor indica que se puede desplazar ligeramente el trazado ferroviario y esto se estudiará al redactar el proyecto constructivo. Por otro lado, se coordinarán los trabajos con los técnicos responsables de las instalaciones de Iberdrola y se tendrán en cuenta las distancias de seguridad mínimas a respetar y la adopción de medidas protectoras o correctoras.

La Federación COASVECA (Coordinadora de Asociaciones de Vecinos de Castellón) opina en su informe que la comparación medioambiental está descompensada pues la alternativa Central también afecta a La Marjal de Castellón y a su fauna acuática sensible: fartet, samaruc y galápago europeo. Además la alternativa Sur es mejor territorialmente hablando pues supone menor afección a los vecinos de Castellón y menos ruido y vibraciones. También en la comparación técnica la alternativa Sur es más ventajosa. Esta asociación propone el desarrollo de la alternativa Sur por ser más conveniente y producir menos afecciones sobre el territorio y su actividad.

El promotor afirma que la comparación medioambiental no está descompensada y que se han considerado los aspectos técnicos, sociales y económicos en el análisis realizado.

La Cámara de Comercio, Industria y Navegación y Confederación de Empresarios de Castellón Informa que el impacto visual y el efecto barrera de los terraplenes son inasumibles y que por tanto se debería priorizar el soterramiento del trazado en zonas urbanas y en aquellas de alto valor ambiental y cultural.

En cuanto a la solución Sur, la Cámara de Comercio solicita que se revise el tramo contiguo a la fachada fluvial del casco urbano de Almazora y proponen dos posibilidades para evitar esta reserva de suelo estratégica.

Respecto a la solución Central indica que no se realizan los trabajos necesarios para adaptar la estación de Villarreal y se debe prestar especial interés al impacto visual y paisajístico. También se propone que se analice de nuevo el acceso Norte.

El promotor informa que se han replanteado las soluciones Sur y Central en cuanto al diseño de su perfil longitudinal, en la solución Sur rebajando la rasante y en la Central con solución en trinchera.

La Asociación de Vecinos San Jaime, San Pablo, San Bernardo, La Aduana, Estepar y Santa Teresa y Federación de Asociaciones Ciudadanas de Consumidores y Usuarios de Castellón indican que el contenido de sus alegaciones es el mismo y la respuesta del promotor también, destacan que la alternativa Centro también tiene impactos sobre La Marjal de Castellón y su fauna. La alternativa Sur es mucho mejor que la alternativa Centro

en aspectos territoriales y técnicos ya que la alternativa Centro presenta serias carencias en este aspecto y necesitará mayor inversión en el futuro (estación de Villarreal) pues quedará obsoleta. Resaltan en su informe el efecto barrera de la alternativa Centro.

En cuanto al análisis económico, la alternativa Sur cumple todos los objetivos y no necesita inversiones posteriores. Como consecuencia de todo lo anterior proponen el desarrollo de la alternativa Sur por ser más beneficiosa y favorable al interés general.

El promotor afirma que la comparación medioambiental no está descompensada y que se han considerado los aspectos técnicos, sociales y económicos en el análisis realizado. La solución Sur tiene peor valoración ambiental porque atraviesa la desembocadura del río Mijares (LIC).

Las expropiaciones se han considerado en la comparación territorial o social e incluirla de nuevo en la comparativa económica daría lugar a valorar el mismo aspecto dos veces.

En el presupuesto de la alternativa Central se ha incluido la modificación de la Estación de Villarreal. En cuanto a los aspectos técnicos, el promotor quiere remarcar que el estudio informativo arrojaba pocas diferencias entre las soluciones Centro y Sur y ambas cumplían con los objetivos de la planificación ferroviaria.

El promotor indica que finalmente se propone una alternativa Centro diferente con un solo ramal de conexión que se desarrolla en trinchera para evitar el efecto barrera. También ha influido en esta decisión la alegación suscrita por los Ayuntamientos de Castellón, Almazora, Villarreal y Burriana y también por la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana y la Diputación de Castellón.

El Colegio Territorial de Arquitectos de Castellón indica que ambas alternativas provocan un importante impacto ambiental debido a su elevación y debería limitarse su impacto paisajístico e introducir medidas correctoras.

El informe se decanta por la alternativa Sur frente a la Centro, pues da mejor respuesta técnica y funcional al acceso al puerto y es compatible con un futuro acceso norte al mismo, lo que le daría plena operatividad.

En cualquier caso es necesario introducir medidas correctoras para reducir el impacto ambiental, principalmente el paisajístico.

El promotor contesta que se ha planteado un nuevo perfil longitudinal en ambas alternativas y finalmente se ha propuesto la solución Centro en trinchera con un único ramal de conexión.

El Sindicato de Riegos. Comunidad de Regantes Almazora, Cooperativa Agrícola San José de Almazora, Junta de Aguas de La Plana, Sindicato Central de Aguas del Río Mijares, Comunidad de Regantes de Villarreal y Sindicato de Riego presentan oposición total a la alternativa Sur por dañar los intereses de la Comunidad de regantes y a todos los agricultores de la zona (huerta tradicional con instalaciones de regadío). También informa de los servicios afectados por las infraestructuras.

El promotor informa que se repondrán todos los servicios afectados por las infraestructuras y que finalmente se propone la alternativa Centro.

El Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Villarreal solicita que se desestime la solución Sur, por su afección a la huerta tradicional de Villarreal y por constituir una nueva barrera, y que se aproveche la actual red ferroviaria con las adecuaciones que sean necesarias para que el acceso se realice por la alternativa Centro. También considera que el emplazamiento de la Estación Intermodal no es el más adecuado porque no se ha considerado el sector cerámico, que es uno de los principales motores económicos de la provincia.

El promotor informa que finalmente se propone la alternativa Centro y que la Estación Intermodal ha sido propuesta por la Comunidad Autónoma y por tanto no es objeto de este estudio informativo.

El Grupo Municipal Bloc Compromis Villarreal manifiesta su total oposición a la alternativa Sur, pues considera que tiene un fuerte impacto ambiental al afectar a más de 52.000 habitantes y añade que esta alternativa puede provocar inundaciones, que afecta al entorno del río Mijares, a la huerta y supone una barrera artificial y agresiva.

El promotor informa que finalmente se propone la alternativa Centro y que se ha estudiado el drenaje de la infraestructura ferroviaria.

El Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Castellón informa que la alternativa Central no deber ser calificada como mejor que la Sur y que debería ser mejorada con las siguientes actuaciones: Reformulación total del nudo de conexión con el ferrocarril actual, reducción de terraplenes y permeabilización, y corrección de impactos sobre zonas habitadas cómo son el ruido, intrusión visual y efecto barrera. Solicita que se seleccione la Alternativa Sur y que se realicen mejoras al proyecto.

El promotor informa que finalmente se propone la alternativa Centro y que se ha realizado un adecuado estudio comparativo de alternativas.

3.2.2 Modificaciones introducidas por el promotor: Tras el trámite de Información Pública y Audiencia y tras observar que gran parte de las alegaciones resaltaban el impacto paisajístico y el efecto barrera causado por los terraplenes de la nueva infraestructura el promotor ha propuesto nuevas alternativas tanto a la alternativa Sur como a la Central. En el caso de la alternativa Sur rebajando su terraplén; finalmente ha seleccionado la alternativa Centro con la rasante modificada y con un solo ramal de conexión en vía única, que se desarrolla en trinchera, del nuevo acceso ferroviario con la vía Valencia-Tarragona.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental:

3.3.1 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. El 18 de febrero de 2014 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles la siguiente información complementaria al estudio de impacto ambiental:

Planos que faltaban en el estudio de impacto ambiental para completar las series de planos.

Análisis de riesgos: la línea proyectada atraviesa el polígono industrial «El Serrallo» y pasa junto a una refinería y dos plantas de ciclo combinado, además de existir un gasoducto próximo a la traza.

Descripción completa de la alternativa seleccionada tras la información pública.

Perfiles longitudinales de la alternativa Centro modificada (comparación con la solución del estudio informativo).

Planos de medidas preventivas y correctoras actualizados.

Volumen de movimiento de tierras de la alternativa propuesta.

Actualización del estudio de ruido y vibraciones.

Riesgo de inundación para la alternativa planteada.

El 30 de julio de 2014 se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural la documentación complementaria solicitada. Esta información complementaria fue sometida a trámite de audiencia y con fecha 20 de noviembre de 2014 se recibió el informe con las alegaciones recibidas en dicho trámite.

El resultado de este trámite de audiencia: Se han recibido 17 alegaciones, de las cuales 8 son de administraciones y organismos públicos. A continuación se resumen los principales aspectos de las alegaciones:

El Ayuntamiento de Castellón informa que gran parte de las observaciones planteadas en el pasado se han tenido en cuenta pero además se realizan sugerencias para mejorar el acceso a los barrios de Castellón afectados. Solicita que las nuevas infraestructuras se ciñan a las infraestructuras existentes y que se estudie la mejora de los accesos previstos a la zona industrial del Serrallo y al puerto.

El promotor informa que el trazado se ha ceñido todo lo posible a las infraestructuras existentes y además ha contactado con Enagás para analizar el traslado de la nueva infraestructura y su posible afección al gasoducto y se ha comprobado que sería posible desplazar el trazado ferroviario 40 o 90 m hacia el noreste.

En la solución final que se proponga se van a replantear los accesos mediante propuestas similares a las del estudio informativo pero modificando incluso la glorieta de entrada al puerto desde la N-225.

El Ayuntamiento de Villarreal considera que el emplazamiento de la Estación Intermodal propuesto no es el más adecuado.

La Estación Intermodal ha sido propuesta y promovida por la Generalidad Valenciana.

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana informa que de las modificaciones propuestas, la única que tiene incidencia en la conservación de la biodiversidad es la sustitución del terraplén por pedraplén en las zonas encharcadizas del Marjal. Esto permite la circulación del agua y mitiga las afecciones a la biodiversidad por lo que es una modificación positiva. El resto de modificaciones propuestas no produce afecciones significativas ni sobre especies prioritarias ni sobre hábitats de interés comunitario.

La Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana indica que la solución seleccionada es la central, que es la que conlleva menores efectos ambientales. La revegetación se diseñará con especies propias de flora local, evitándose el empleo de especies exóticas (especialmente las invasoras). En cuanto al tratamiento de taludes se incorporarán elementos que favorezcan la integración ecológica y visual de la futura infraestructura; en las zonas residuales se realizarán plantaciones.

La elección de la alternativa Central reduce las afecciones del riesgo de inundación y mejora el análisis de evacuación de las aguas: aún así hay que profundizar en el estudio del riesgo de inundación, especialmente en la zona del Barranco de Almazora. También se debe de presentar un análisis de las posibles afecciones de inundación tras la ejecución de las obras.

La alternativa Central modificada queda afectada por el riesgo de inundación y se precisa un nuevo informe antes de la aprobación definitiva del proyecto.

El promotor indica que en fases posteriores, en fase de redacción del proyecto de construcción, se estudiarán con más detalle las zonas en riesgo de inundación. Todos los aspectos relativos a restauración y paisaje se van a tener en cuenta en el proyecto de construcción.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana indica que al ubicarse el proyecto en la Generalidad Valenciana el estudio acústico debe cumplir la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica de la Generalidad Valenciana. También se debe tener en consideración la legislación de residuos: R.D. 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición y Decreto 200/2004 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 explica que ha tenido en consideración la legislación autonómica y en cualquier caso se cumplen ambas normativas; además, la ubicación de pantallas acústicas del estudio es aproximada y se tiene que realizar un estudio acústico y vibratorio en el proyecto constructivo tras el cual se revisará la ubicación propuesta.

Se van a tener en cuenta tanto el RD 105/2008 cómo el Decreto 200/2004.

La Dirección General de Prevención y Extinción de Incendios y Emergencias de la Consejería de Gobierno y Justicia de la Generalidad Valenciana informa favorablemente el estudio de riesgos realizado y solicita que en la tramitación de la declaración de impacto ambiental se recabe el informe correspondiente en materia de Ordenación del Territorio. La infraestructura proyectada no supone ningún incremento de riesgo de accidente provocado por el efecto dominó, la nueva zona de riesgo que se genera se solapa con la existente. También indica en su informe que echa de menos la valoración de algún producto tóxico de los presentes en el Polígono de El Serrallo, como por ejemplo el amoniaco.

El efecto del amoniaco, y en general de productos tóxicos ya presentes en la zona, en caso de accidente del nuevo ferrocarril, generaría escenarios que son similares a los ya existentes en el Plan de Emergencia Exterior del Polígono del Serrallo. Todo ello se tendrá en cuenta en la redacción del proyecto constructivo.

BP Oil España, S.A.U. insiste en proponer otra alternativa de trazado y otra ubicación para la Estación Intermodal, e indica que el análisis de riesgos contiene datos inexactos y que el trazado proyectado afecta negativamente a las condiciones de seguridad en el transporte.

La respuesta del promotor es que se van a coordinar los trabajos con los técnicos de BP a fin de ajustar en lo posible la solución final para que se minimicen las afecciones que pudieran producirse. El promotor informa que el trazado se ha ceñido todo lo posible a las infraestructuras existentes y además ha contactado con Enagás para analizar el traslado de la nueva infraestructura y su posible afección al gasoducto y se ha comprobado que sería posible desplazar el trazado ferroviario 40 o 90 m hacia el noreste.

Los viales propuestos en el estudio informativo para el acceso al polígono presentan características adecuadas en cuanto a trazado en planta y alzado y cumplen la Norma de Trazado 3.1-I.C para este tipo de vías; en el proyecto constructivo se analizará en mayor detalle.

Iberdrola Generación, S.A. propone la misma alternativa que BP Oil (que según Iberdrola mejora y minimiza los impactos de la infraestructura ferroviaria en las actividades y mejora las condiciones de seguridad derivadas de la alternativa propuesta en el estudio informativo) y critica que en la documentación complementaria no se haya tenido en cuenta esta alternativa que ya se planteó en la primera información pública. También realiza una valoración crítica del análisis de riesgos y estudio de seguridad realizado por el Ministerio de Fomento.

También destaca que los accesos al polígono industrial El Serrallo y a la Central de Iberdrola proyectados en el estudio informativo son imposibles de admitir pues sus pendientes, radios de giro y enlaces no son compatibles con el tráfico a absorber, especialmente tras la licitación de las obras del Vial de Acceso a la Dársena Sur con su correspondiente aumento de volumen de tráfico pesado y de mercancías peligrosas.

Informa de que la Central de Iberdrola está incluida en la Directiva Seveso anteriormente en Nivel Inferior y desde julio 2014 en Nivel Superior. En la central eléctrica de Iberdrola existen dos grandes depósitos de fuel-oil (125.000 tm en total) cuya afección no ha sido valorada correctamente.

En consecuencia propone alejar el trazado un mínimo de 55 metros en el tramo que discurre junto a la central de Iberdrola.

El promotor responde que el trazado se ha ceñido todo lo posible a las infraestructuras existentes y que se va a ceñir a la CV-183. Para ello ha contactado con Enagás para analizar el traslado de la nueva infraestructura y su posible afección al gasoducto y se ha comprobado que sería posible desplazar el trazado ferroviario 40 o 90 m hacia el noreste.

En la solución final que se proponga se van a replantear los accesos mediante propuestas similares a las del estudio informativo pero modificando incluso la glorieta de entrada al puerto desde la N-225.

La Asociación de Vecinos de San Bernardo solicita que se tenga en consideración el impacto acústico y se instalen pantallas transparentes así como la reposición y acondicionamiento de diversos servicios.

El promotor contesta a todas las asociaciones vecinales a la vez y destaca que la comparación medioambiental no está descompensada y que la comparación territorial ha tenido en cuenta los inconvenientes de la alternativa Central. Finalmente remarca que el análisis de alternativas arrojaba pocas diferencias entre las soluciones Centro y Sur pues ambas cumplían los objetivos de la planificación ferroviaria y finalmente se ha decidido proponer como solución la alternativa Centro con un único ramal de conexión que se desarrolla en trinchera.

La Asociación de vecinos de San Jaime en primer lugar indican que se archiven las actuaciones debido a que se superó el plazo de 3 meses de entrega de la documentación complementaria solicitada por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

y en segundo lugar propone el desarrollo de la alternativa Sur por ser la que ofrece mejor operatividad ferroviaria. En su alegación también se hace referencia a la reposición de caminos y vías de servicio y a la ampliación de las pantallas acústicas propuestas en la documentación complementaria.

El promotor contesta a todas las asociaciones vecinales a la vez y destaca que la comparación medioambiental no está descompensada y que la comparación territorial ha tenido en cuenta los inconvenientes de la alternativa Central. Finalmente remarca que el análisis de alternativas arrojaba pocas diferencias entre las soluciones Centro y Sur pues ambas cumplían los objetivos de la planificación ferroviaria y finalmente se ha decidido proponer cómo solución la alternativa Centro con un único ramal de conexión que se desarrolla en trinchera.

El informe de la Abogacía General del Estado indica que desde la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural se solicitó informe a la Abogacía General del Estado de la Dirección del Servicio Jurídico del Estado de Subdirección General de los Servicios Consultivos del Ministerio de Justicia en relación a la solicitud de archivo de las actuaciones realizada por la Asociación de Vecinos de San Jaime y la conclusión del informe de la Abogado General del Estado se cita a continuación: «De acuerdo con las consideraciones efectuadas en los fundamentos jurídicos II y III del presente informe, se aprecia fundamento jurídico para concluir que, siempre que no lo impida la prescripción, resulta posible la admisión de la documentación solicitada y aportada tardíamente por el promotor en el expediente de evaluación ambiental del proyecto “Nuevo acceso ferroviario Sur al Puerto de Castellón”, en la medida en que dicho procedimiento se encuentra incurso en caducidad, pero no caducado.».

La Comunidad de regantes de Villarreal y Sindicato de Riego indica que no es viable el Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón desde el margen derecho del Mijares y por tanto desde la zona regable de la Comunidad de Regantes de Villarreal. También destaca las afecciones al río, sobre flora y fauna, impacto paisajístico y contaminación acústica. En cuanto a las afecciones a la agricultura destaca que constituirá una nueva barrera física y la destrucción de infraestructuras de regadío.

El promotor responde que en el estudio de impacto ambiental se concluía que eran suficientes las medidas tomadas para minimizar el posible efecto barrera de la infraestructura y en cuanto a las afecciones que produce se contempla su reposición. La solución seleccionada finalmente es la alternativa Centro con un único ramal de conexión que se desarrolla en trinchera.

El Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Castellón solicita nuevamente que se seleccione la alternativa Sur y apenas hacen referencia al contenido del documento complementario sometido a información pública en esta ocasión.

El promotor informa que finalmente se propone la alternativa Centro y que se ha realizado un adecuado estudio comparativo de alternativas.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

Las alternativas estudiadas en un primer momento han sido la combinación de tres posibles conexiones con la red ferroviaria actual (por el Centro, por el Norte y por el Sur) con dos posibles accesos al puerto (por la Dársena o por el Serrallo) lo que dio lugar a seis alternativas. Tras analizarlas y compararlas se eliminó la alternativa Norte y quedaron para ser estudiadas en mayor detalle en el estudio informativo y en el estudio de impacto ambiental las alternativas Sur-Dársena y Central-Dársena.

Estas dos alternativas se han modificado ligeramente en el estudio informativo al analizarlas con mayor detalle que en la primera fase.

Además de las alternativas indicadas se ha analizado la alternativa «0» o de no ejecución que finalmente se ha descartado en aras de conseguir un sistema ferroviario competitivo y más conectado a la red de transporte ferroviaria transeuropea y además suprimir los pasos a nivel existentes.

La alternativa Sur en el p.k. 3+100 cruza el río Mijares y el LIC/ZEPA/Paisaje Protegido Desembocadura del río Mijares, siendo esta su principal afección ambiental junto con la afección a la huerta valenciana. Por otro lado hay que destacar que afecta a pocas edificaciones pues el suelo atravesado es en su mayor parte rural y que permite conectar los dos sentidos de circulación: norte y sur y en el futuro podría conectar con la Línea de Alta Velocidad (LAV) Valencia-Castellón.

En cuanto a la alternativa Central, indicar que aunque no afecta al LIC/ZEPA/Paisaje Protegido nombrado en el párrafo anterior sí va a afectar a muchas edificaciones en la zona del enlace con la vía actual además de afectar al tráfico por carretera de la zona. Esta alternativa sólo va a permitir solucionar las circulaciones directas en sentido sur (desde o hacia Valencia). Para circular en sentido norte habría que implantar una vía en la estación de Villareal, se produciría cizallamiento de vía. Además, sólo se soluciona la conexión con la línea actual, siendo una alternativa incompatible con el desarrollo de la LAV Valencia-Castellón. El estudio de impacto ambiental considera que las afecciones medioambientales son prácticamente nulas.

Desde el punto de vista patrimonial la alternativa Sur supone mayores afecciones que la alternativa Central pues además de concentraciones de material arqueológico y del cruce del Caminás (camino histórico/posible Vía Romana) también atraviesa caminos históricos y afecta a numerosas alquerías, pozos y molinos de carácter histórico.

En cuanto al paisaje, la alternativa Sur tiene mayores impactos al desarrollarse en terrenos llanos de frutales con gran visibilidad y además un importante efecto acumulativo con otros proyectos de la zona mientras que la alternativa Central se desarrolla en una zona más urbana y su impacto visual es menor.

Se ha analizado la interrelación entre el proyecto y los siguientes proyectos ubicados en el entorno de la zona de estudio: LAV Valencia-Castellón, LAV Castellón-Tarragona, Plataforma Logística y Estación Intermodal, Centro Comercial Vila Center (T.M. de Villarreal) y Bulevar entre el núcleo urbano de Almazora y la playa (T.M. de Almazora). La alternativa Sur produce impactos acumulativos mayores sobre la geomorfología, el paisaje y el sector productivo pues en esta zona se concentran varios proyectos.

En cuanto al sector productivo, en la zona dónde se ubica la alternativa Sur los impactos acumulativos son más importantes que en el caso de la alternativa Central y la concentración de proyectos en dicha zona es mayor.

El desmantelamiento del actual ramal ferroviario de acceso al puerto no es objeto de este estudio informativo pues este ramal pertenece al Puerto de Castellón y las actuaciones que se hagan en él dependerán de lo que esta entidad decida.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida: Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias. Seguimiento ambiental.

A continuación, se recogen los impactos más significativos de la alternativa Central modificada (con los cambios incluidos tras la Información Pública), así como el tratamiento que ha dado el promotor a los mismos en el estudio de impacto ambiental y durante el proceso de participación pública.

Medio atmosférico: Atmósfera, ruidos y vibraciones:

Los principales impactos sobre el medio atmosférico son la contaminación del aire y la contaminación acústica.

a) Contaminación atmosférica: Durante la fase de obras, la circulación de la maquinaria dará lugar a emisiones de gases contaminantes. Además, a causa de los movimientos de tierra, se emitirán polvo y partículas a la atmósfera. También durante las voladuras se producirá polvo.

Como principales medidas preventivas respecto al polvo, se llevarán a cabo riegos de la plataforma y cubrición de los camiones que transporten tierras; en el caso de voladuras se emplearán equipos con mecanismos captadores del polvo y microrretardadores en las voladuras para reducir la producción de polvo. En cuanto al seguimiento de la eficacia de estas medidas, se llevarán a cabo controles periódicos de emisión y evaluación del polvo

respirable de forma que los valores de inmisión de partículas en suspensión estén por debajo del máximo legal admisible: 300µg/Nm³.

También se tendrá a punto la maquinaria de obra y se usarán mecanismos de deceleración y recirculación de gases de escape. Se controlarán las emisiones por evaporación de los depósitos de combustible y carburadores.

b) Contaminación acústica: Se cumplirán los objetivos de calidad acústica establecidos en la legislación nacional (Real Decreto 1367/2007) y por tanto y tras su análisis en la documentación complementaria se puede afirmar que también cumplen los contemplados en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Comunidad Valenciana de Protección contra la Contaminación Acústica y en el Decreto 266/2004 del «Consell» de la Comunidad Valenciana por el que se establecen normas de prevención y corrección de la contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios.

b.1) Ruido:

b.1.1) Fase de ejecución: se prevé un importante incremento del nivel de ruido como consecuencia del trasiego de maquinaria y de los movimientos de tierra.

Como medidas preventivas de emisiones acústicas y vibraciones durante la construcción, se tomarán entre otras, las siguientes:

Mantenimiento de la maquinaria, empleo de silenciadores; no circularán vehículos ni maquinaria entre las 22 y las 8 horas a menos de 250 metros de suelo urbano o núcleos rurales.

Buen mantenimiento del conjunto máquina-carril (lubricaciones periódicas, sustitución del carril en caso de rugosidades o rebabas, etc) para reducir la afección sonora.

Se realizarán medidas de seguimiento acústico para comprobar que las emisiones sonoras durante la ejecución de las obras se ajusten a los niveles permitidos por la legislación.

b.1.2) Fase de explotación: El estudio acústico incluido en la documentación complementaria al estudio de impacto ambiental concluye que va a ser preciso instalar pantallas acústicas en 16 tramos:

P.K. Inicio	P.K. Final	Longitud	Margen	Uso
0+080	0+252	172	I	Industrial.
0+100	0+257	165	D	Residencial.
LAV Valencia-Tarragona	-	231	D	Residencial.
0+820	0+960	159	D (antes I)	Residencial.
0+975	1+195	120	I	Residencial.
1+520	2+060	676	D	Residencial.
0+000	0+250	250	D	Residencial.
0+420	0+650	230	D	Residencial.
1+080	1+200	112	I	Residencial.
1+250	1+650	393	I	Residencial.
1+650	1+860	271	D	Residencial.
1+920	2+050	134	D	Residencial.
2+200	2+308	108	D	Residencial.
2+860	2+963	103	I	Residencial.
5+050	5+828	778	I	Residencial.
5+425	5+835	410	D	Residencial.

En total: 4.312 metros de pantallas acústicas.

Durante la redacción del proyecto de construcción se desarrollará un estudio de mayor detalle de la afección a las edificaciones próximas a la traza de la línea ferroviaria ajustándose las características de las pantallas en cuanto a su diseño, longitud, altura y tipología.

Una vez simulado el escenario con las pantallas propuestas, el número de receptores que superan los límites por la instalación de la nueva línea (teniendo en cuenta el ruido preoperacional y las barreras propuestas) son 21. Estas superaciones oscilan entre los 0,2 y los 1,8 dBA en 19 de los puntos (en uno de los dos restantes llega a 5,3 dB de máximo).

Esta propuesta de pantallas acústicas se revisará una vez definido el trazado definitivo en el proyecto constructivo y si finalmente se superan los límites en algunos puntos se propondrán medidas adicionales para mitigar el ruido y no superar los niveles de inmisión indicados en el Real Decreto. Estas medidas pueden ser: disminución de la velocidad de circulación, reducción del tráfico nocturno, aislamiento de viviendas, etc.

Las pantallas antirruído serán opacas, de forma que sean visibles para la fauna.

Durante la explotación de la infraestructura se realizarán campañas de medida en los puntos en los que el estudio de impacto ambiental prevé que se rondarán los niveles máximos recomendados en la alternativa seleccionada; se medirá el nivel de ruido en período diurno, tarde y período nocturno; se efectuará una campaña de medidas al año, durante 3 años.

b.2) Vibraciones: Se ha realizado un estudio de vibraciones en el que se han determinado los niveles previsibles de recepción de vibraciones en estructuras consideradas sensibles. Se han evaluado teniendo en cuenta la legislación estatal: R.D. 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y la legislación autonómica: Ley 7/2002, de la Generalidad Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.

Como conclusión del estudio se indica que no se prevén afecciones vibratorias (descartando las incluidas total o parcialmente en la banda de expropiación) para el conjunto de construcciones ubicadas en el exterior de la banda de expropiación y por lo tanto no es necesario incluir ningún tipo de medida. Estas conclusiones quedan condicionadas al resultado del estudio de vibraciones una vez implantada la actividad y a que las vibraciones transmitidas durante la explotación a las estructuras sólidas de las edificaciones no sobrepasen los valores establecidos en la normativa exigible.

En el documento complementario se plantea como medida correctora óptima la incorporación de mantas bajo balasto en el caso de que exista impacto por vibraciones.

Durante la explotación se va a realizar una campaña de seguimiento (una campaña de mediciones al año durante 3 años) en la que se medirá el nivel de vibraciones en los periodos del día de máxima actividad.

Geología, geomorfología y edafología: Los movimientos de tierra necesarios para la ejecución de la infraestructura van a producir impactos en la morfología del terreno y en los suelos existentes.

La ocupación por terraplenes y la excavación de desmontes, así como la presencia de la infraestructura implica la destrucción/alteración del suelo que ocupan.

También se ha de tener en cuenta el impacto causado por las instalaciones auxiliares, los préstamos y vertederos. En este proyecto las instalaciones auxiliares de obra se van a ubicar en la zona reservada para la futura Estación Intermodal, en la zona menos sensible.

En la siguiente tabla se indican los volúmenes de tierra generados en la alternativa Central modificada (la planteada tras la información pública):

Concepto	M ³
Excavación en desmonte (útil)	484.832,30
Terraplén con materiales de excavación	366.544,90
Terraplén con materiales de préstamo	0,00
Capa de forma	77.194,50
Subbalasto	33.535,10
Balasto suministrado a obra	39.941,40
Desbroce	243.574,26
Tierra vegetal a reutilizar	144.621,00

Concepto	M ³
Relleno antrópico a vertedero	38.103,60
Saneamiento	277.423,30
Escollera de sustitución en base de terraplén. Procedente de cantera.	245.081,90

El volumen de tierras que se ha de llevar a vertedero en la alternativa Central modificada es de 524.932,15 m³ y se prevé que no es preciso aportar material de préstamos.

Se van a aprovechar parte de las tierras extraídas en los desmontes pero sigue existiendo un volumen de tierras excedente a trasladar a vertedero (medio millón de metros cúbicos aproximadamente). El promotor propone tres vertederos en emplazamientos ya existentes y utilizables para estos fines:

V-1: En la actualidad es una zona que se emplea para el tratamiento de residuos de construcción y demolición. Este es el vertedero que se utilizará de forma preferente pues se estima que tiene capacidad suficiente para el volumen excedente.

V-15: Antigua zona de extracción de áridos al borde de la Autopista del Mediterráneo.

V-16: Es una antigua zona de extracción de áridos.

Si fueran necesarios nuevos vertederos se pondrán en marcha con los pertinentes permisos de la Comunidad Autónoma. El apilado de materiales se someterá a compactaciones sucesivas y finalmente se llevará a cabo un proyecto de revegetación que restituirá el suelo vegetal (aporte de tierra vegetal), el piso de herbáceas (hidrosiembra) y plantaciones arbustivas y arbóreas con las formaciones de la zona.

En el caso de que finalmente fueran precisos áridos para la construcción de la vía se obtendrán preferentemente de canteras autorizadas; en el estudio de impacto ambiental indican siete canteras en las proximidades de la zona de proyecto. En el caso de que fuese necesario también se podrían utilizar préstamos y el promotor ha identificado dos que ya han sido propuestas como zonas de préstamos en los proyectos constructivos de la Línea de Alta Velocidad Valencia-Castellón: PR-1 (terrenos de cultivo en una parcela adyacente a la autovía del Mediterráneo p.k. 453) y PR-4 e YN-4 (áreas situadas en zonas de cultivo próximas al p.k. 1 de la carretera CV-185). En caso de que fueran necesarias nuevas zonas de préstamos se tendrán en cuenta los criterios ambientales indicados en el estudio de impacto ambiental y siempre fuera de las zonas de exclusión.

Como medidas preventivas, se tendrán en cuenta las siguientes: las instalaciones auxiliares se van a instalar en la zona reservada para tal fin, pero dentro de ella se deben ubicar lo más alejadas posible de la zona de exclusión. En cuanto al acceso a obra se utilizará la red de caminos existente siempre que sea posible y cuando se creen nuevos caminos estos evitarán zonas sensibles medioambientalmente. Previamente al inicio de las obras se procederá a definir el perímetro de la obra y se jalonarán el perímetro de la obra, las instalaciones auxiliares, el parque de maquinaria y los vertederos.

Entre las medidas a tener en cuenta se encuentra la reutilización de la tierra vegetal: se excavará la tierra vegetal y se acopiará en montículos de altura no superior a 1,5 m; también se propone en el estudio de impacto ambiental utilizar el material vegetal triturado.

Como parte del Plan de Vigilancia Ambiental se llevará a cabo el control de tierras sobrantes y residuos y su retirada a vertedero o lugar de destino.

Hidrología e hidrogeología: El ámbito de estudio pertenece a la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Ambas alternativas interceptan varias acequias.

Uno de los principales impactos de la infraestructura proyectada es la alteración del drenaje actual y por tanto afecta al riesgo de inundación.

En la alternativa Central seleccionada se ha modificado ligeramente la rasante del ferrocarril y por ello en la información complementaria se ha revisado el estudio de drenaje pues al ser una zona llana, cercana al mar y con fuertes lluvias son frecuentes los episodios de inundación de este área. Las tres zonas con más probabilidad de inundación son:

Barranco de Almassora, Barranco de Fraga y Marjalería del Grao de Castellón (inundaciones de origen terrestre y marino).

En el caso del Barranco de Almassora se va a construir un canal o cunetón que reconduzca el agua de escorrentía fuera del trazado del ferrocarril. En el caso del Barranco de Fraga ya existe un encauzamiento para evitar desbordamientos: el cruce del encauzamiento se va a realizar mediante un puente de 70 metros de luz.

La tercera zona con riesgo de inundación es la Marjalería del Grao de Castellón. En esta zona se van a instalar 3 tubos de 1,80 metros de diámetro para asegurar la permeabilidad de la zona y en la plataforma se va a instalar escollera y pedraplén para conservar el nivel freático.

El Servicio de Ordenación del Territorio perteneciente a la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana informa, en el trámite de Audiencia de la Información Complementaria, que hay varias cuestiones que deben ser aclaradas y que por tanto se precisa nuevo informe sobre el proyecto de ejecución antes de su aprobación definitiva pues la alternativa seleccionada queda afectada por el riesgo de inundación.

En cuanto a las medidas preventivas y correctoras para aguas subterráneas no se colocará ninguna instalación auxiliar de obra en zonas cercanas a pozos o manantiales y en ellas se van a instalar balsas de decantación con los condicionantes de diseño, mantenimiento y desmantelamiento indicados en el estudio de impacto ambiental. Además de estas medidas, los vertidos peligrosos se gestionarán por un Gestor Autorizado, se filtrarán o decantarán las aguas efluentes de las obras y se depurarán las aguas residuales de las oficinas y obras anejas, se evitará el vertido a cauces salvo autorización expresa de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Durante la fase de explotación se implantará un plan de prevención y gestión de derrames de sustancias peligrosas, en el que se contemplarán las zonas y situaciones de riesgo, los posibles escenarios de derrame y los medios para prevenirlos y en su caso, mitigarlos.

Como parte del plan de vigilancia ambiental se va a controlar el nivel y estado del acuífero y las fluctuaciones de la lámina de agua mediante control periódico y la calidad de las aguas (calidad físico-química) según detalla el estudio de impacto ambiental.

Vegetación: La vegetación natural de la zona se encuentra muy alterada y limitada a espacios específicos como es la zona de la Marjalería.

Los principales impactos sobre la vegetación van a consistir en la pérdida de hábitats, de superficies naturales, forestales y de cultivo; también aumenta el riesgo de incendios.

Durante el inicio de las obras se va a producir la destrucción directa de vegetación debido al desbroce, talas y clareo, así que la primera medida que se tomará es el jalonamiento estableciendo los límites de perímetros de actividad de las obras; de esta forma la eliminación de vegetación se limitará a la superficie de plataforma. El movimiento de vehículos y maquinaria se hará exclusivamente en la zona de obras y caminos delimitados.

Las principales medidas van encaminadas a la restauración de la cubierta vegetal y a la protección de los ejemplares arbóreos (debe describirse en el proyecto constructivo) que se puedan ver afectados por las obras; también se evitará utilizar zonas externas a la obra para aparcamiento de vehículos y mantenimiento de los mismos. Se revegetarán los taludes para facilitar su integración en el entorno y prevenir el arrastre de sólidos sedimentables. Se restaurarán los taludes de la plataforma y especialmente la zona de la Marjalería.

El estudio de impacto ambiental propone la eliminación de especies invasoras para lo cual se realizará una identificación previa de especies invasoras y posteriormente su eliminación.

Durante la explotación y para evitar el uso incontrolado de herbicidas, se planificará y ejecutará un programa de manejo y control de la vegetación (en el estudio de impacto ambiental se contemplan los principales aspectos a tener en cuenta) que tendrá en cuenta los biotopos atravesados por la línea del ferrocarril.

En cuanto al aumento de riesgo de incendios se tomarán las medidas necesarias para la prevención de incendios forestales en las áreas de influencia de la vía. El Plan de Prevención y Extinción de Incendios será desarrollado en el proyecto de construcción según la legislación estatal, RDL 11/2005, de 22 de julio, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de incendios forestales, y autonómica valenciana, Decreto 7/2004, de 23 de enero, Pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos.

El contratista tendrá que adoptar las medidas necesarias para evitar riesgos de incendios, extinguir rápida y eficazmente cualquier brote de incendio y asegurar la evacuación rápida y segura de las personas. Además de esto se han de aceptar las normas generales y medidas preventivas contra incendios que se indican en el estudio de impacto ambiental.

Durante las obras se llevará a cabo el seguimiento de las medidas contra incendios y la respuesta ante posibles incendios.

Se realizará un muestreo de la vegetación del entorno para analizar su estado y la presencia de herbicidas antes del comienzo de las obras. Posteriormente durante la ejecución de las obras se llevará a cabo la vigilancia y control del empleo de herbicidas.

Fauna: En la zona se han identificado especies faunísticas sensibles asociadas a manchas de vegetación más natural. Estas se limitan a espacios muy específicos pues el área atravesada por la alternativa seleccionada está muy antropizada.

Uno de estos espacios es la Marjalería del Grao de Castellón. Las especies a las que se debe prestar mayor atención son las amenazadas con presencia potencial y relacionadas con el agua como el fartet, el samaruc y el galápago europeo.

Para prevenir las posibles afecciones a la fauna silvestre, especialmente en las zonas más sensibles como la Marjalería, se tomarán las siguientes medidas:

Búsqueda de ejemplares que no puedan huir (galápagos, anfibios en hibernación, peces en acequias, etc) por parte de personal técnico especialista antes del inicio de las obras.

Localización de nidos como medida previa a los trabajos.

Minimizar el empleo de fuentes de luz artificial. Si fuera necesario trabajar en horario nocturno se limitará la iluminación a la zona de los trabajos.

Controlar el nivel de ruido al que está expuesta la fauna empleando para ello maquinaria y equipos lo menos ruidosos posible y alejando el ruido de las zonas más sensibles.

Colocar escollera y pedraplén en la plataforma para conservar el nivel freático. También se deben conservar en buen estado las acequias ante la posible presencia de peces y herpetofauna amenazada. Se tendrá especial cuidado en la zona de la Marjalería y se extremará la vigilancia ambiental en la misma para facilitar la detección de ejemplares de especies amenazadas.

En los trabajos relativos al movimiento de tierras se debe respetar el período de cría de las especies más sensibles y evitar estos trabajos entre los meses de febrero y julio que es cuando crían el samaruc, el fartet, el espinoso y la colmilleja.

Fragmentación de hábitats: El estudio de impacto ambiental considera que no es necesario incluir pasos de fauna específicos ni multifuncionales en el proyecto constructivo pues queda garantizado el paso de fauna local por las estructuras transversales del proyecto (una o más por kilómetro) y se presenta el listado de las que pueden servir como paso de fauna (incluye tubos de 1,8 metros de diámetro).

Para la instalación del cerramiento se propone tener en cuenta el documento Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales publicado por el Ministerio de Medio Ambiente (MIMAM, 2006).

Se instalarán dispositivos de escape (rampas de escape) para mamíferos medianos o grandes que pudieran penetrar en la zona vallada alrededor de la vía. En la alternativa central se proponen 4 rampas; también se van a diseñar las arquetas, cunetas y areneros para evitar que se conviertan en trampas para pequeños vertebrados. Se construirán las cunetas en forma de V muy tendida hacia el lado terrizo de forma que se facilite la salida.

Durante la explotación y como parte del Plan de Vigilancia Ambiental descrito en el estudio de impacto ambiental se va a evaluar la impermeabilidad del cerramiento perimetral y la eficacia de las salidas de escape; también se supervisará el buen mantenimiento del vallado perimetral. Otra de las medidas propuestas es el registro de animales muertos entre cerramientos, en el vallado y en las vías de servicio mediante recorrido a pie de los tramos que se juzguen oportunos.

La Marjalera del Grao de Castellón va a ser la zona más sensible de la alternativa Central en lo relativo a la colisión y electrocución de aves, siendo posible la presencia de aves amenazadas como la gaviota de Audouin, el aguilucho lagunero y la garcilla cangrejera. Por ello se van a instalar medidas preventivas (medidas de anticollisión y antielectrocución) entre los pp.kk. 4+250 y 5+906 de la alternativa Central.

Entre las medidas preventivas se citan las siguientes: instalación de dispositivos de señalización en los cables; evitar el alambre de espino en la zona más frecuente de pasos de aves y, si es imprescindible, se señalizará de forma que sea más visible; aislamiento de conductores, aislamiento de la cruceta, disuadores y combinación de aisladores y disuadores. Se deben considerar las especificaciones que figuran en el Real Decreto 1324/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen las medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

Entre las labores de vigilancia ambiental se supervisará la aparición de nidos de especies amenazadas en las torretas del tendido eléctrico. El proyecto constructivo considerará la incorporación de un protocolo de actuación para los casos en los que aparezcan nidos en las torres.

Como medida preventiva frente a los atropellos en la fase de explotación se instalarán las rampas de escape citadas y además se retirarán, lo antes posible, los animales muertos que pudieran aparecer entre los cerramientos de la línea para minimizar el riesgo de colisión con aves carroñeras y otros vertebrados.

En el estudio de impacto ambiental además de medidas preventivas y correctoras se han considerado medidas complementarias debido a la previsión de la afección sobre zonas de la Marjalera de Castellón.

Las medidas complementarias se deben considerar y desarrollar en el proyecto constructivo e incluirá las actuaciones relativas a los peces amenazados (fartet y samaruc) que cuentan con sendos planes de recuperación. El proyecto constructivo considerará los planes de recuperación con el fin de colaborar, en coordinación con la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, en la financiación de las siguientes líneas prioritarias de actuación:

- Investigación básica genérica y bio-ecológica.
- Proyectos de restauración y regeneración de hábitats.
- Programas de cría en cautividad.
- Programas de reintroducción y reconstitución de poblaciones.
- Programas de sensibilización y educación ambiental.

El Plan Especial de la Marjalera prevé una serie de actuaciones que el proyecto constructivo puede tener en consideración para colaborar, en coordinación con el Ayuntamiento de Castellón, en la realización y/o financiación de las actuaciones que se detallan a continuación y que se incluyen en el citado plan:

Vigilancia y control del nivel y estado del acuífero y las fluctuaciones de la lámina de agua en las zonas de Suelo No Urbanizable Protegido. Se consensuará con la C.H. del Júcar.

Creación de pequeñas islas o refugios de vegetación y fauna en las acequias de hormigón.

Demolición de las edificaciones y construcciones en situación de ruina y retirada posterior de escombros.

Retirada de carteles propagandísticos.

Remodelación del sistema de vallado (en coordinación con los propietarios de las fincas).

Limpieza de acequias y extracción de fangos.
Señalización y marcaje de recorridos didácticos
Parque El Meridiano: actuaciones en relación al Aula de Naturaleza y estanque.
Seguimiento de las siguientes especies: fartet (*Aphanius iberus*), samaruc (*Valencia hispanica*), galápago europeo (*Emys orbicularis*), espinoso (*Gasterosteus gymnurus*), garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*), aguilucho lagunero (*Circus aeroginosus*) y garza imperial (*Ardea purpurea*).

Red Natura 2000. Espacios Naturales: La alternativa seleccionada, Central modificada, no va a interferir en el LIC/ZEPA/Paisaje Protegido Desembocadura del río Mijares mientras que la alternativa Sur lo cruza empleando para ello un viaducto.

Desde el punto de vista de la conservación, coherencia e integridad de la Red Natura 2000 la mejor es la alternativa Central (modificada tras la Información Pública), que no interfiere con el espacio protegido según el estudio de impacto ambiental.

Paisaje: Se considera que la alternativa seleccionada tiene menor impacto sobre el paisaje pues se desarrolla en una zona bastante urbanizada.

Los principales impactos que se van a originar en el paisaje se deben a la aparición de formas lineales y geométricas y a las diferencias en la coloración al eliminar cubierta vegetal.

La intensidad de los impactos sobre el paisaje va a ser más relevante durante la construcción; una vez finalizada la obra se podrán atenuar los impactos con medidas de restauración ambiental.

En el estudio de la afección a la calidad del paisaje se han considerado las diferentes unidades de paisaje presentes otorgándole mayor valor a los paisajes rurales y de cauces fluviales y de zonas húmedas. El estudio de impacto ambiental valora como compatible el impacto para ambas alternativas.

Las principales medidas van a consistir en la remodelación paisajística de los terrenos alterados para conseguir una morfología más natural y posteriormente la revegetación.

Patrimonio cultural: Se ha realizado un estudio arqueológico intensivo cuyas conclusiones se han incluido en el estudio de impacto ambiental y de él se deduce lo siguiente:

Los principales hallazgos y elementos patrimoniales afectados por la alternativa seleccionada son:

Concentración de material cerámico (P.K. 0+250).

Caminás (P.K. 1+450) camino histórico/posible Vía Romana cuyo origen se remonta al siglo II antes de Cristo. Es cruzado por la traza. (Actualmente Vía Pecuaria)

Ermita de Fadrell: (a 400 m del eje de la traza y próximo al Caminás) elemento patrimonial del siglo XI-XIII.

Ermita de Sant Jaume/Museo Etnológico de Fadrell (a 400 m del eje de la traza y junto a la intersección del Caminás), iglesia parroquial del antiguo pueblo de Fadrell. Su origen se remonta al s. XII y el origen podría ser una alquería islámica.

La vía pecuaria que se va a ver afectada por la alternativa Central es el Camino de San Antonio Vereda del Camino Caminás, en el p.k. 1+500.

En cuanto a las medidas propuestas en el estudio arqueológico para prevenir y corregir los posibles impactos sobre el patrimonio cultural:

Control exhaustivo del movimiento de tierras de todo el trazado proyectado.

Control exhaustivo y/o realización de catas mecánicas en los hallazgos de material cerámico disperso.

Balizamiento de los elementos patrimoniales.

Todas las obras que impliquen movimiento de tierra contarán con un seguimiento arqueológico a pie de obra realizado por un técnico arqueólogo.

Medio socioeconómico: Los impactos negativos consisten principalmente en la ocupación temporal de terrenos agrícolas que pueden perder capacidad productiva, en el aumento de ruido y de emisiones a la atmósfera durante la ejecución de las obras.

En cuanto a la planificación y dinámica del territorio, se mejorarán las comunicaciones de la zona pero por otro lado aumentará la superficie de suelos reservados para viales y disminuirá la superficie de suelo no urbanizable protegido y suelo dotacional.

Por otro lado, aumenta el riesgo de incendios y habrá que tomar medidas específicas de acuerdo con el Decreto 7/2.004 de 23 de enero, del «Consell» de la Comunidad Valenciana, 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 sus inmediaciones.

Como medidas correctoras sobre el medio socioeconómico se ha de mantener la permeabilidad territorial y los servicios existentes, que en cualquier caso se repondrán.

Conclusiones: De los elementos referidos en este apartado de integración ambiental se pueden destacar los siguientes aspectos:

Afección acústica: En la situación operacional, según el modelo empleado, se superan los límites de calidad acústica establecidos en la legislación vigente en materia de ruido. Por lo tanto, durante la fase de explotación se debe llevar a cabo un plan de comprobación del cumplimiento de los objetivos de calidad según los valores reales de tráfico y con las medidas correctoras ya ejecutadas. En caso de no cumplirse los objetivos de calidad acústica se tomarán medidas adicionales, entre otras las propuestas por el promotor en el estudio acústico remitido en la información complementaria.

En este documento complementario se afirma que el nuevo ferrocarril en combinación con la situación existente provoca que en 21 de los 158 puntos analizados se superen los límites en varios períodos horarios. Los límites se superan escasamente (entre 0,2 y 1,8 dB) en casi todos los casos: en 19 de 21 puntos es así y en los otros 2 se superan estos valores. Al aplicar las medidas adicionales se podrá conseguir hacerlos descender por debajo de los límites legales.

Necesidad de informar el proyecto constructivo antes de su aprobación: una vez redactado el mismo se deberá solicitar informe a las siguientes administraciones (y en caso de que sea necesario adaptarlo siempre que sea técnicamente posible):

Servicio de Protección y Control Integrado de la Contaminación, por su competencia en contaminación acústica.

Servicio de Ordenación del Territorio, por su competencia en riesgo de inundación.

5. Condiciones al proyecto

Para el desarrollo de la alternativa Central modificada seleccionada, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto de construcción y se deberán aplicar en las fases de construcción y de explotación los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 Adecuación ambiental del proyecto:

a) Revisión del trazado ferroviario propuesto: El trazado ferroviario discurrirá en paralelo y lo más cercano posible a las infraestructuras existentes: la N-225, la CS-22 y CV-183 minimizando zonas de terreno aisladas e inútiles; de esta forma se evita la degradación de las zonas residuales y se reduce el efecto barrera.

En las respuestas al trámite de audiencia el promotor informaba que el trazado se había ceñido todo lo posible a las infraestructuras existentes y además había contactado con Enagás para analizar el traslado de la nueva infraestructura y su posible afección al gasoducto y se ha comprobado que sería posible desplazar el trazado ferroviario entre 40 y 90 metros hacia el noreste.

Durante la redacción del proyecto de construcción, se han de coordinar los trabajos con los técnicos responsables de las instalaciones de BP, Iberdrola y Enagás (propietaria del gasoducto) con la finalidad de ajustar todo lo posible la solución teniendo en cuenta

todos los intereses, minimizando las afecciones producidas, y reponiendo los servicios afectados. Se debe prestar especial atención a las instalaciones de Enagás que son las que en la actualidad discurren muy próximas a las carreteras existentes.

b) Reposición de los accesos de BP e Iberdrola: Durante la redacción del proyecto de construcción se realizarán los ajustes de detalle. El promotor ya ha indicado en su respuesta a alegaciones que en la solución final que se proponga se van a replantear los accesos mediante propuestas similares a las del estudio informativo pero modificando incluso la glorieta de entrada al puerto desde la N-225.

c) Estación Intermodal: En función del ajuste del trazado ferroviario en la zona de la estación intermodal podría ser necesario el desplazamiento de esta. En caso de estimarse necesario desplazarla se tendrá que consensuar, en fase de redacción del proyecto constructivo, con la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.

d) El desmantelamiento del actual ramal ferroviario de acceso al puerto de Castellón no es parte del estudio informativo pero al mismo tiempo que se redacta el proyecto constructivo se debería plantear qué es lo que se va a hacer de forma coordinada con el Puerto de Castellón (este ramal pertenece al Puerto).

e) Entre los pp.kk. 1+400 y 1+500 se van a realizar dos reposiciones con pasos superiores y ambas se encuentran muy próximas entre ellas y a su vez a la CS-22. El proyecto constructivo analizará la posibilidad de ejecutar una losa continua en lugar lo dos pasos superiores proyectados para reponer la carretera Avenida de Valencia y el Camino de Pigros.

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, precauciones en el 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 cultivos, la vegetación y los vehículos que circulan en la zona.

Dado que casi todo el trazado discurre por zonas sensibles desde este punto de vista por la proximidad de la población, la presencia de cultivos y vegetación en las márgenes de las infraestructuras, así como por la circulación de vehículos por la carretera durante las obras, todos los caminos de obra deberán estar asfaltados.

5.3 Protección contra el ruido y las vibraciones:

Introducción: De la documentación complementaria al estudio de impacto ambiental se deduce que, en situación preoperacional, se superan los límites de la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007 en muchos receptores y esta situación al ser originada por otras infraestructuras debería subsanarse con anterioridad a la puesta en marcha de la nueva infraestructura.

En el artículo 14 apartado 1. a) del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas se establece lo siguiente: «... las administraciones competentes deberán adoptar las medidas necesarias para la mejora acústica progresiva del medio ambiente hasta alcanzar el objetivo de calidad fijado, mediante la aplicación de planes zonales específicos a los que se refiere el artículo 25.3 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre...». Por lo tanto, el competente en la materia deberá elaborar un Plan Zonal que persiga el cumplimiento de los objetivos de calidad fijados en la legislación vigente.

Fase de explotación: En el apartado 4.2. de este documento se especifica la ubicación y longitud de las pantallas acústicas que se han previsto en el estudio acústico incluido en el estudio de impacto ambiental. En total se han previsto 4.312 metros lineales de pantallas acústicas.

Como parte del proyecto de construcción se realizará un estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la

evaluación y gestión del ruido ambiental, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan: el R.D. 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el R.D. 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. También se ha de cumplir con lo establecido en la legislación sobre ruido y vibraciones de la Comunidad Valenciana, la ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección Contra la Contaminación Acústica.

Por lo tanto, en el estudio acústico que se desarrollará con el proyecto constructivo se actualizarán tanto el estudio de vibraciones como el acústico y se redefinirán las medidas necesarias para minimizar su impacto. Se deben revisar los usos de las diferentes edificaciones afectadas por la infraestructura pues algunas de las consideradas como uso residencial podrían no tener tal uso en la actualidad, para lo cual se realizará el pertinente trabajo de campo. Una vez revisado el estudio acústico se actualizarán las pantallas acústicas previstas en el estudio informativo y se establecerán medidas adicionales en el caso de que sean precisas para cumplir los objetivos de calidad acústica.

Como parte del programa de vigilancia ambiental se va a controlar el nivel de ruidos y se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras ejecutadas.

Fase de construcción: De acuerdo con el artículo 42 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica, en los trabajos que se realicen en la vía pública no se autorizará el empleo de maquinaria que supere un nivel de presión sonora de 90 dB(A) medidos a cinco metros de distancia. En los casos en los que se autorice excepcionalmente se adoptarán las medidas correctoras oportunas entre las que se ha de considerar el uso de pantallas móviles para evitar las molestias.

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

Vibraciones: No se prevé la necesidad de medidas correctoras pues según la documentación recibida en el estudio de impacto ambiental y en la información complementaria posterior no se superan los límites establecidos en la legislación.

5.4 Zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

Balance de tierras: En el estudio informativo y en el estudio de impacto ambiental se calcula el balance de tierras para cada alternativa.

El resumen, que ya se ha citado en la integración ambiental es:

Concepto	M ³
Excavación en desmonte (útil)	484.832,30
Terraplén con materiales de excavación	366.544,90
Terraplén con materiales de préstamo	0,00
Capa de forma	77.194,50
Subbalasto	33.535,10
Balasto suministrado a obra	39.941,40
Desbroce	243.574,26
Tierra vegetal a reutilizar	144.621,00
Relleno antrópico a vertedero	38.103,60
Saneo	277.423,30
Escollera de sustitución en base de terraplén. Procedente de cantera.	245.081,90

Para utilizar el material sobrante para restaurar se requerirá la autorización para la utilización de residuos inertes adecuados en la restauración de zonas degradadas, obras de acondicionamiento o relleno según el Decreto 200/2004, de 1 de octubre del Consell de la Generalidad 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 proyecto de construcción debe incluir un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición que contendrá como mínimo lo indicado en el artículo 4 del Real

Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición.

Canteras y zonas de préstamos: En el caso en el que fueran necesarias se han identificado siete canteras en las proximidades a la zona de estudio. También se han previsto dos zonas de préstamo y si fuera preciso ubicar nuevas zonas se atenderá a los criterios ambientales por los que se establecen las zonas de exclusión del estudio de impacto ambiental. En ellas no se deben ubicar préstamos y vertederos.

Vertederos: El volumen de tierras que se ha de llevar a vertedero en la alternativa Central modificada es de 524.932,15 m³. El estudio de impacto ambiental identifica tres vertederos: V-1, V-15 y V-16.

Las tierras sobrantes de la excavación sólo podrán tener como destino definitivo cualquiera de estas tres zonas. Cualquier otro lugar deberá ser objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente, y autorizado, en su caso, por el organismo competente de la Comunidad Valenciana.

Para que un vertedero sea autorizado, además, se han de tener en cuenta las condiciones indicadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Comunidad Valenciana. Entre ellas, la prospección arqueológica previa, la planificación de los accesos y la no afección a elementos tradicionales de caminos antiguos, muros de piedra o vegetación autóctona. Se evitarán las zonas de exclusión.

Se analizarán los perfiles resultantes del vertido, teniendo en cuenta su estabilidad y se tomarán medidas para su integración paisajística.

Instalaciones auxiliares: En las zonas de instalaciones auxiliares (que se va a limitar a la zona prevista para la Estación Intermodal) se tendrán en cuenta las siguientes medidas preventivas y correctoras: se instalará un cerramiento para controlar el acceso, se construirá un sistema perimetral de recogida de aguas que las derivará hacia balsas de decantación con un sistema de control y limpieza adecuado, se impermeabilizarán las zonas donde se van a realizar tareas que puedan contaminar el suelo.

Una vez terminadas las obras se procederá a limpiar la zona y a dejarla preparada para la ejecución de la Estación Intermodal.

5.5 Protección de ríos y cursos de agua. Hidrogeología: Se proyectará una balsa de decantación en la zona de instalaciones auxiliares de obra, durante las obras se llevará a cabo su mantenimiento y una vez finalicen se procederá a su desmantelamiento o reconversión en una zona húmeda, con una adecuada restauración vegetal.

En las proximidades de cauces y acequias, se instalarán barreras de retención de sedimentos o balsas de paja para evitar la contaminación del agua en la fase de obras.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Se tendrán en cuenta las indicaciones dadas por la Confederación Hidrográfica del Júcar, entre otras: Se debe preservar la totalidad de la sección de desagüe de los cauces afectados, especialmente el Barranco de Fraga y el Barranco de Almazora, teniendo en cuenta que pueden ser inundables con ocasión de avenidas extraordinarias en las zonas anexas a los márgenes de éstos.

Al finalizar los trabajos se llevará a cabo la restauración paisajística de los cauces afectados con la ejecución de plantaciones autóctonas.

Inundabilidad: El Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial ha presentado un informe durante el trámite de audiencia

en relación a la nueva información suministrada en la documentación complementaria. Como consecuencia de la misma algunas de las principales medidas a adoptar son:

Revisar el estudio de inundabilidad (teniendo en consideración el PATRICOVA) durante la redacción del proyecto constructivo.

Revisar los riesgos de la zona del Barranco d'Almassora (según lo que se indique en el PATRICOVA).

Se debe valorar si existe incidencia del puente, de 70 metros de longitud, en el cruce con el Barranco de Fraga sobre un posible desbordamiento aguas arriba de dicho cruce.

La alternativa Central modificada presentada en la documentación complementaria queda afectada por el riesgo de inundación y por tanto se precisa un nuevo trámite de informe para la continuación de la resolución del expediente antes de su aprobación, según las determinaciones normativas del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana.

Todas las cuestiones que han sido planteadas por el Servicio de Ordenación del Territorio se deben aclarar antes de la aprobación definitiva del proyecto y por tanto es necesario que se resuelvan en el proyecto constructivo, con un nuevo estudio de riesgo de inundación, y que antes de la aprobación del proyecto se solicite nuevo informe a la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Este estudio de riesgo de inundación estará integrado en el proyecto constructivo y se realizará en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Júcar.

5.6 Medidas de protección del patrimonio cultural: Se tomarán las medidas ya indicadas en el estudio de impacto ambiental y detalladas en el apartado 4 de esta propuesta.

Se debe realizar el seguimiento arqueológico durante la ejecución de las obras y remisión de informes a los órganos competentes de la Comunidad Valenciana.

Sólo se va a cruzar una vía pecuaria y se va resolver mediante un paso superior. Durante la ejecución de las obras se solicitará la autorización de su ocupación ante la Dirección Territorial de Medio Ambiente de Castellón.

5.7 Protección de la fauna: No se realizarán despejes, desbroces, excavaciones e instalación de escollera y pedraplén en La Marjal de la Safor, el biotopo más sensible para la fauna, en el periodo de nidificación y cría del samaruc, fartet, espinoso y colmilleja, que se produce entre los meses de febrero y julio. En cualquier caso y debido a la especial sensibilidad del medio en el que habitan estas especies se extremarán las precauciones durante todo el año para garantizar la conservación de estas especies.

Asimismo, se evitarán los trabajos nocturnos y el uso de iluminación artificial, entre las 22 y las 8 horas.

Las especies a las que se debe prestar mayor atención y que se encuentran amenazadas son el fartet (*Aphanius iberus*), el samaruc (*Valencia hispanica*) y el galápago europeo (*Emys orbicularis*). En coordinación con el organismo competente de la Comunidad Valenciana se adoptarán medidas específicas de protección de esta especie, en especial para la fase de obras.

El samaruc se considera en peligro de extinción por la legislación nacional española (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo por el que se regula el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas) y la autonómica valenciana (decreto 265/1994), e incluida con carácter de *especie prioritaria* en el anexo II de la Directiva de Hábitats de la Unión Europea. El fartet también se considera en peligro de extinción en base al Real Decreto 439/1990.

En el diseño de las medidas destinadas a la fauna: pasos, vallados, dispositivos de escape, adaptación de obras de drenaje, etc., 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, nº 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).

5.8 Afección a la vegetación y a los hábitats naturales: La revegetación se diseñará con especies de flora local, evitándose especies exóticas, especialmente las de carácter invasor como las indicadas 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 de la Comunidad Valenciana.

5.9 Integración paisajística: Se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 4/2004, de 30 junio, de Ordenación del Territorio y Protección de Paisaje de la Comunidad Valenciana y se incluirá en el proyecto de construcción un estudio de paisaje. Este estudio, tal y como se detalla en los artículos 31, 32 y 33 de la citada ley, definirá los objetivos de calidad paisajística de la zona del proyecto, analizará las actividades que inciden en el paisaje y finalmente incluirá las medidas y acciones necesarias para cumplir los objetivos de calidad entre ellas el plan de restauración paisajística.

Durante la redacción del proyecto de construcción se debe realizar el estudio para la implantación de pantallas vegetales que oculten la actuación desde zonas de gran valor paisajístico tomando en consideración la alegación de la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Generalidad Valenciana.

En el tratamiento de taludes que se generen se incorporarán elementos que favorezcan la integración ecológica y visual de la futura infraestructura y en las zonas residuales entre infraestructuras existentes y la futura conexión ferroviaria se realizarán plantaciones para preservar la continuidad y conectividad del entorno teniendo en cuenta la propuesta de la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Generalidad Valenciana.

5.10 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 Ferrocarriles del Ministerio de Fomento tendrá a disposición del 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.

El proyecto constructivo, antes de su aprobación definitiva, debe ser informado por el Servicio de Protección y Control Integrado de la Contaminación, por su competencia en contaminación acústica y por el Servicio de Ordenación del Territorio, por su competencia en riesgo de inundación.

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 el seguimiento y vigilancia ambiental, entre otros, de los siguientes aspectos del proyecto:

Controles previos a la ejecución:

Ajustes en el trazado.

Ajustes en la reposición de servicios.

Ajustes en el acabado de estructuras.

Ajustes determinados por el estudio de inundabilidad tras definir el trazado.

Ajustes en el acabado de las obras de drenaje para su utilización como pasos de fauna.
Ajustes en las barreras acústicas propuestas.
Desarrollo de medidas contra el ruido con criterios adicionales de integración paisajística.
Ubicación en las zonas previstas y diseño de vertederos e instalaciones auxiliares.
Accesos a los vertederos e instalaciones auxiliares.
Definición de medidas de recuperación ambiental y paisajística.
Protección del patrimonio arqueológico.
Programación de actuaciones de protección, corrección e integración ambiental en coordinación con la ejecución del proyecto.

Vigilancia durante la fase de ejecución de las obras:

Control de los movimientos de tierra y maquinaria.
Vigilancia de la terminación de desmontes y terraplenes.
Vigilancia relativa a la prevención de la erosión e inestabilidad del terreno.
Vigilancia relativa a la protección del sistema hidrológico.
Vigilancia de la hidrogeología, niveles y calidad.
Vigilancia de la ejecución de estructuras.
Vigilancia de la ejecución de vertederos, instalaciones auxiliares y zonas de préstamo.
Control sobre las operaciones de mantenimiento de la maquinaria.
Vigilancia de la ejecución de las medidas de control de las afecciones sobre las población afectada por los trabajos.
Vigilancia de las medidas de control sobre la afección a la flora y fauna de interés.
Vigilancia de las medidas de revegetación.
Vigilancia de la calidad del suelo.
Vigilancia de la ejecución de pantallas acústicas.
Control de acabado y limpieza final.
Actuación arqueológica.

Vigilancia en la fase de funcionamiento:

Control de los niveles de ruido.
Control de vibraciones.
Control de las labores de mantenimiento de las áreas restauradas.
Control y mantenimiento de las balsas de decantación.
Seguimiento de los pasos de fauna.
Vigilancia ante la aparición de impactos no previstos.

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 y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente 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.

Apartado B. Sucesos accidentales

El análisis de riesgos se ha solicitado para este proyecto concreto como consecuencia de las alegaciones presentadas en la fase de información pública pues el órgano ambiental no entra a valorar los riesgos inherentes a la ejecución del proyecto y explotación de la actividad; se considera que el procedimiento de evaluación ambiental no permite la

introducción por el órgano ambiental de consideraciones relativas a los aspectos relativos a riesgos reservados al órgano con competencias sustantivas.

En este caso se pone a disposición del promotor y sustantivo tanto dicho análisis como el informe del organismo competente en la materia: la Subdirección General de Emergencias y Planificación de la D.G. de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias, Consejería de Gobierno y Justicia de la Generalidad Valenciana para que se tengan en consideración.

B.1 Introducción: Hay que tener en cuenta a la hora de considerar el riesgo derivado de la ejecución de un proyecto, que dicho riesgo se define, formalmente, como el producto de la probabilidad de ocurrencia de un suceso indeseado (suceso accidental) y las consecuencias derivadas del mismo (daño). A su vez, las consecuencias derivadas son el resultado de combinar la estimación de los efectos físicos provocados por la vulnerabilidad del sistema territorial afectado, considerando sus características ambientales, económicas, sociales, etc.

En este apartado se expondrá, de manera descriptiva, cuál ha sido la tramitación llevada a cabo por el órgano ambiental y los resultados de la misma.

B.2 Antecedentes. En el período de información pública la empresa BP presentó sus alegaciones y entre ellas se encontraba una relativa a seguridad industrial, en la que BP indica que el trazado propuesto y la Estación Intermodal que se integra en el estudio informativo plantean inconvenientes en materia de seguridad industrial debido a la presencia de numerosas instalaciones industriales pesadas en el Polígono El Serrallo.

Informa que el helipuerto existente, cuya función es garantizar la rápida evacuación en caso de accidente en la refinería, se va a ver afectado por la alternativa propuesta. También indica que el estudio informativo no recoge los elementos de juicio y riesgos alegados por BP. Finalmente, esta empresa propone una alternativa diferente a las planteadas en el estudio informativo y en el de impacto ambiental.

También la empresa Iberdrola presentó una alegación, similar en algunos aspectos a la de BP, en la que se indica que el estudio informativo no incluye un análisis de los riesgos derivados de las posibles consecuencias del transporte de mercancías peligrosas, siendo éste un factor fundamental a considerar en el diseño y ubicación de las infraestructuras.

Como consecuencia de las alegaciones anteriores se solicitó, con fecha 18 de febrero 2014, a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento la realización de un análisis o estudio de riesgos.

El 30 de julio de 2014 se recibió el análisis de riesgos junto con el resto de documentación complementaria solicitada en febrero de 2014.

Este análisis de riesgos ha sido supervisado e informado por el órgano competente en la materia: la Dirección General de Prevención y Extinción de Incendios y Emergencias de la Consejería de Gobierno y Justicia de la Generalidad Valenciana.

La documentación complementaria solicitada fue sometida a trámite de Audiencia (conforme al artículo 9.4. del Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero) y tanto BP como Iberdrola volvieron a alegar en relación a la documentación presentada y específicamente el análisis de riesgos. A continuación se resumen sus alegaciones, la alegación de la Dirección General de Prevención y Extinción de Incendios y Emergencias de la Consejería de Gobierno y Justicia de la Generalidad Valenciana y las respuestas del promotor a ellas (se cita lo relacionado con el análisis de riesgos):

Alegación de BP: Opina que el análisis de riesgos está viciado de nulidad ya que parte de los datos de partida son inexactos según se desprende del Plan de Emergencia Exterior (PEE) del Polígono Industrial El Serrallo y no tiene en cuenta ni la realidad del tráfico pesado ni el impacto de la modificación de accesos (más peligrosos que los actuales según la empresa BP). También cita que el estudio minimiza el alcance del efecto dominó ante un accidente de ferrocarril y excluye su verdadero riesgo y efecto que abarcaría hasta la parcela del helipuerto, zona de aparcamiento de BP, afectando a varias instalaciones de la empresa UBE y un depósito de la empresa CORES.

La alegación continúa señalando que el planteamiento seguido para la elaboración del análisis de riesgo no ayuda a definir el trazado definitivo.

Finalmente concluye que el trazado afecta negativamente a las condiciones de seguridad en el transporte y en consecuencia tanto a las instalaciones existentes como a las futuras.

BP propone una alternativa a la estación intermodal y sugiere que se ubique junto a la CV-183 y se coloque lo más al sur posible y alega que esta disposición permite evitar las consecuencias de varios de los escenarios del Plan de Emergencia Exterior y libera terrenos para que la refinería pueda seguir creciendo en el futuro.

En cuanto a la reposición de accesos propone una solución diferente a la incluida en el estudio informativo.

La respuesta del promotor es que se van a coordinar los trabajos con los técnicos de BP a fin de ajustar lo posible la solución final y para que se minimicen las afecciones producidas. El promotor informa que el trazado se ha ceñido todo lo posible a las infraestructuras existentes y además ha contactado con Enagás para analizar el traslado de la nueva infraestructura y su posible afección al gasoducto y se ha comprobado que sería posible desplazar el trazado ferroviario entre 40 y 90 m hacia el noreste.

En la solución final que se proponga se van a replantear los accesos mediante propuestas similares a las del estudio informativo pero modificando incluso la glorieta de entrada al puerto desde la N-225. Aún así, la propuesta de reposición de los accesos a BP e Iberdrola presenta las características adecuadas.

Alegación de Iberdrola: Indica que el análisis está viciado de nulidad ya que en los datos de partida no se ha incluido a la Central de Iberdrola como afectada por la Directiva Seveso ni tampoco se ha tenido en cuenta el tráfico pesado que circula por las carreteras afectadas por la actuación ni la modificación de accesos. No se valora el alcance del efecto dominó ante un accidente de ferrocarril en las instalaciones industriales de la Central de Iberdrola afectando a los depósitos de fuel-oil.

La alegación continúa señalando que el planteamiento seguido para la elaboración del análisis de riesgo no ayuda a definir el trazado definitivo.

Por todo lo anterior concluye que el trazado proyectado afecta negativamente a las condiciones de seguridad en el transporte y a las instalaciones existentes y futuras.

Informa que la Central de Iberdrola está incluida en la Directiva Seveso anteriormente en Nivel Inferior y desde julio de 2014 en Nivel Superior; en la Central Eléctrica de Iberdrola existen dos grandes depósitos de fuel-oil (125.000 tm en total) cuya afección no ha sido valorada correctamente.

Finalmente propone que el trazado del ferrocarril discorra adosado a la carretera CV-183 y que en el tramo perpendicular a la Dársena Sur y que discurre junto a la Central de Iberdrola, se desplace una distancia mínima de 55 metros para garantizar la exclusión de los depósitos de fuel-oil del efecto dominó en el peor de los escenarios.

En cuanto a la reposición de accesos propone una solución diferente a la incluida en el estudio informativo.

El promotor responde que el trazado se ha ceñido todo lo posible a las infraestructuras existentes y que se va a ceñir más a la CV-183. Para ello, ha contactado con Enagás para analizar el traslado de la nueva infraestructura y su posible afección al gasoducto y se ha comprobado que sería posible desplazar el trazado ferroviario entre 40 y 90 m hacia el noreste.

En la solución final que se proponga se van a replantear los accesos mediante propuestas similares a las del estudio informativo pero modificando incluso la glorieta de entrada al puerto desde la N-225.

Alegación de la Dirección General de Prevención y Extinción de Incendios y Emergencias de la Consejería de Gobierno y Justicia de la Generalidad Valenciana: En primer lugar indica: «...se remite informe respecto a aquellos aspectos que son competencia de esta Subdirección General de Emergencias y Planificación.»

Afirma que la infraestructura proyectada no supone ningún incremento del riesgo de accidente provocado por el efecto dominó en ninguna instalación y que el riesgo de accidente en la infraestructura ferroviaria es sensiblemente menor que el de accidente por

carretera. El trazado propuesto discurre muy próximo a las carreteras por las que circulan en la actualidad las mercancías.

El informe hace constar que se echa en falta en el estudio la valoración de algún producto tóxico como el amoníaco.

Informa favorablemente el estudio preliminar elaborado pero dado que introduce nuevos riesgos en terrenos próximos a zonas habitadas solicita que en la tramitación de la Declaración de Impacto Ambiental se recabe el informe correspondiente del organismo competente de la Generalidad Valenciana en materia de Ordenación del Territorio. La Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente es el organismo competente en esta materia y fue consultada en el trámite de audiencia y por tanto recibió la información complementaria que incluye el análisis de riesgos.

En la alegación de la Secretaría Autonómica de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente se informa que el análisis y los estudios se han efectuado a nivel de estudio informativo y tendrán que ampliarse o adecuarse cuando se realice el proyecto constructivo que a su vez tendrá en cuenta la ubicación prevista para la terminal ferroviaria planificada por parte de esta Consejería y será compatible tanto en planta como en alzado. Su informe es favorable a la alternativa Central modificada y mantiene su disposición a colaborar con el Ministerio de Fomento en cualquier momento de la redacción del proyecto constructivo.

B.3 Análisis de riesgos presentado por el promotor: En el apéndice 3 de la documentación complementaria al estudio de impacto ambiental se incluye el análisis de riesgos que fue solicitado como resultado de las alegaciones recibidas en la información pública.

La información que se cita a continuación es la que el promotor ha presentado en su análisis de riesgos:

Objeto: El objeto del estudio ha sido analizar si la nueva infraestructura supone un incremento de los posibles riesgos frente a accidentes, teniendo en cuenta la interacción entre el ferrocarril y el polígono industrial de «El Serrallo».

En la actualidad ya existe en la zona riesgo de accidentes derivado de las actividades particulares de cada una de las industrias. El Plan de Emergencia Exterior (PEE) del Polígono de El Serrallo recoge los riesgos derivados de las actividades de este y el Plan de Emergencia Exterior del Puerto de Castellón y las empresas Quimgra, Infinita Renovables y Colorobbia, incluye los riesgos derivados de las actividades del entorno portuario.

El análisis presentado ha analizado el riesgo potencial que producen las instalaciones industriales actuales sobre la línea ferroviaria, el riesgo potencial del nuevo acceso ferroviario sobre el polígono industrial, el puerto de Castellón y sobre el entorno (trabajadores, población...etc) y finalmente ha analizado el riesgo potencial del efecto dominó (accidentes concatenados) donde se trata de evaluar las consecuencias de un supuesto accidente ferroviario en la zona que pudiera iniciar una reacción en cadena.

El análisis de riesgos presentado se corresponde con el estudio informativo y se tiene que desarrollar con mayor nivel de detalle cuando se redacte el proyecto constructivo pues una vez que se conozca el trazado exacto de la línea y la ubicación exacta de aparatos se pueden definir las medidas de mitigación necesarias para hacer que los riesgos asociados a las infraestructuras ferroviarias sean asumibles.

Posteriormente, una vez que se construya la línea ferroviaria, el operador de mercancías tiene que presentar los planes de emergencia del transporte de mercancías peligrosas para su aprobación por el órgano competente.

Planificación del riesgo en el transporte de mercancías peligrosas: La Comunidad Valenciana dispone de un Plan Especial (PE) ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera o ferrocarril aprobado por Decreto 49/2011, que revisa el aprobado en 1998.

Este Plan recoge que el transporte por ferrocarril entraña menor riesgo que el transporte por carretera y también analiza las diversas infraestructuras ferroviarias de la Comunidad Valenciana, entre las que se encuentra la vía Valencia-Tarragona, de la que el

proyecto considerado representa un ramal de acercamiento al puerto por el Sur, desde Valencia.

Este Plan Especial define un área de afección de 500 metros a ambos lados de las vías de comunicación susceptibles de transportar mercancías peligrosas, tanto por ferrocarril como por carretera. El nuevo acceso ferroviario discurre prácticamente dentro de la franja de afección del transporte ya definida para las carreteras existentes (CV-183).

Conclusiones del análisis de riesgos elaborado por el promotor:

A continuación se citan las principales conclusiones del análisis de riesgos presentado:

La infraestructura no supone ningún incremento del riesgo de accidente provocado por el efecto dominó en ninguna instalación.

La implantación de la infraestructura ferroviaria no implica que pueda ser utilizada para el transporte de cualquier tipo de mercancía, sino que en la fase de servicio se determinará qué mercancías pueden ser transportadas y cuáles no.

Durante la redacción del proyecto constructivo se va a desarrollar un análisis de riesgos más detallado.

El transporte por ferrocarril presenta menor accidentalidad que el transporte por carretera, por lo que la presencia de la infraestructura ferroviaria mejora la seguridad del transporte de mercancías.

El trazado propuesto no supone una mayor afectación de superficies o instalaciones industriales por accidentes generados que las ya existentes en la actualidad.

No existe ninguna instalación afectada por la Directiva Seveso en la que se supere el umbral por efecto dominó producido por un accidente en el transporte de mercancías peligrosas en el trazado propuesto.

Las zonas de intervención derivadas de un accidente en el trazado propuesto no suponen ningún cambio sustancial en las zonas de afección por accidentes de mercancías peligrosas definidas por el Plan Especial de la Generalidad Valenciana.

El análisis de riesgos presentado concluye: «la infraestructura propuesta mejora las condiciones de seguridad en el transporte de estas sustancias sin introducir nuevos efectos negativos significativos».

B.4 Recomendaciones del órgano ambiental al órgano sustantivo. Teniendo en cuenta todo lo anterior, si el órgano sustantivo considera la aprobación del proyecto, se recomienda lo siguiente:

Ajuste del trazado de forma que se minimicen los riesgos tomando en consideración el análisis de riesgos ya realizado.

Revisión del estudio de riesgos al redactar el proyecto constructivo y actualización de la información. Actualización relativa a la Directiva Seveso (inclusión desde julio 2014 en Nivel Superior de la Directiva de los dos grandes depósitos de fuel-oil, 125.000 tm en total, de la Central Eléctrica de Iberdrola).

Consulta y solicitud de informe al organismo competente: Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias de la Consejería de Gobernación y Justicia de la Comunidad Valenciana sobre el estudio de riesgos actualizado y la alternativa finalmente seleccionada.

El organismo competente en lo que se refiere a los Planes de Emergencia Exterior del Polígono El Serrallo y del puerto de Castellón es la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias de la Consejería de Gobernación y Justicia de la Comunidad Valenciana y por lo tanto ha de informar favorablemente el análisis de riesgos actualizado que se presente junto con el proyecto constructivo.

Además se debe recabar el informe correspondiente del organismo competente de la Generalidad Valenciana en materia de ordenación del territorio.

El órgano sustantivo considerará la necesidad de incluir las recomendaciones indicadas antes de la aprobación del proyecto.

Conclusión: La evaluación ambiental del estudio informativo Nuevo Acceso Ferroviario Sur al puerto de Castellón se ha realizado a partir de la información y el análisis técnico remitidos por el promotor (documento ambiental, estudio informativo, estudio de impacto ambiental, documentación complementaria) y del resultado de la participación pública (consultas previas, información pública y trámite de audiencia de la documentación complementaria). Hay que resaltar los aspectos referentes a la contaminación acústica e inundabilidad a los que se ha hecho referencia en las conclusiones del apartado 4 de Integración Ambiental.

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, teniendo en cuenta los principios de prevención y cautela y contando con la utilización de buenas prácticas ambientales, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Nuevo acceso ferroviario sur al puerto de Castellón, al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa central modificada y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no es previsible que se produzcan 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 Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 18 de mayo de 2015.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

