APÉNDICE 2. RESPUETA A LAS CONSULTAS AMBIENTALES

ÍNDICE

1.- OBJETO 1

2.- CONTESTACIONES RECIBIDAS 2

2.1.- Contestaciones remitidas por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente 2

2.1.1.- Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental 2

2.1.2.- Subdirección General de Medio Natural. Área de Espacios Naturales Protegidos 2

2.1.3.- Oficina Española de Cambio Climático 5

2.2.- Contestaciones remitidas por la Generalitat Valenciana 6

2.2.1.- Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial.....6

CONTENIDO: En el EsIA debería justificarse el proyecto atendiendo a: 6

2.2.2.- Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Dirección General de Medio Natural 12

2.2.2.1.- Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos. 12

2.2.2.2.- Servicio de Ordenación y Gestión Forestal. 14

2.2.2.3.- Servicio de Vida Silvestre.....16

2.2.3.- Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Dirección General de Transportes y Logística. Servicio de Planificación 17

2.2.4.- Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Dirección General de Evaluación Urbanística, Territorial y Ambiental del Planeamiento.....17

2.2.4.1. Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.....17

2.2.4.2. Servicio de Ordenación del Territorio 18

2.2.5.- Secretaria Autonómica de Gobierno. Consejería de Gobierno y Justicia. Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias. Servicio de Prevención de Incendios Forestales....18

2.2.6.- Consejería de Sanidad Pública. Sección de Sanidad....19

2.3.- Otros Organismos....20

2.3.1.- Confederación Hidrográfica del Júcar....20

2.3.2.- Subdelegación de Gobierno. Área de Fomento....21

2.3.3.- Diputación Provincial de Alicante....21

2.3.4.- Ayuntamiento de Alicante....22

2.3.5.- Ayuntamiento de Altea....22

2.3.6.- Ayuntamiento de Benissa....23

2.3.7.- Ayuntamiento de Cullera....23

2.3.8.- Ayuntamiento de Denia....24

2.3.9.- Ayuntamiento de El Campello....26

2.3.10.- Ayuntamiento de Jávea/Xávea....26

2.3.11.-Ayuntamiento de Els Poblets....27

2.3.12.- Ayuntamiento de Oliva....27

En cuanto al paso del tren en superficie informan deberá tenerse en cuenta el "Estudio de Inundabilidad del término municipal de Oliva", el cual desarrolla las determinaciones y parámetros hidráulicos establecidos por el PATRICOVA. Consideran que dado que se trata de riesgo al que el municpio es especialmente sensible, deben aportarse soluciones que minimicen el efecto barrera frente a avenidas de agua, acompañado de un estudio de impacto frente al riesgo de inundabilidad. 27

2.3.13.- Ayuntamiento de Palmera....27

2.3.14.- Ayuntamiento de Pego....28

2.3.15.- Ayuntamiento de Potries....29

2.3.16.- Ayuntamiento de Sant Vicent de Raspeig....29

2.3.17.- Ayuntamiento de Silla....30

2.3.18.- Ayuntamiento de Tavernes de la Valldigna....30

2.3.19.- Ayuntamiento de la Vila Joiosa....31

ANEXO I.- Oficio del Ministerio de Medio Ambiente por el que Remite las Contestaciones Recibidas. 29

ANEXO II.- Contestaciones Recibidas....35

ANEXOS:

ANEXO I. Oficio del Ministerio de Medio Ambiente por el que se remiten las contestaciones recibidas.

ANEXOII. Contestaciones Recibidas

1.- OBJETO

El Objeto del presente Apéndice es el de recoger la información aportada en el Documento de Alcance remitido tras haber presentado el Documento Inicial para Consultas Ambientales.

Dichas contestaciones han sido remitidas por la Subdirección General de Evaluación Ambiental a la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, con fecha de 30 de noviembre de 2015.

En los apartados siguientes se analizan individualmente las medidas propuestas, las cuales se ha asegurado formen parte del Estudio de Impacto Ambiental.

2.- CONTESTACIONES RECIBIDAS

A continuación se relacionan las procedencias de las contestaciones recibidas durante el proceso de Consultas Previas:

2.1.- Contestaciones remitidas por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

2.1.1.- Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental

CONTENIDO: El Ministerio de Medio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a través de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, remite al promotor las contestaciones recibidas una vez finalizado el plazo para contestar a las consultas sobre el documento inicial del proyecto "Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)".

Resume los principales aspectos contemplados en las respuestas recibidas, así como algunas otras consideraciones más generales que deberá contener el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA).

CONTESTACIÓN: El Estudio de Impacto Ambiental presentado da respuesta a las consideraciones realizadas. En los siguientes apartados se enumeran, así como de identifican los distintos apartados en los que se da respuesta a las peticiones.

2.1.2.- Subdirección General de Medio Natural. Área de Espacios Naturales Protegidos

CONTENIDO: Informan como *"los corredores definidos por el proyecto son coincidentes con diversos espacios naturales protegidos... es importante destacar que el proyecto podría tener repercusiones en la conectividad de estos espacios, muchos de los cuales comparten espacies de interés comunitario entre cuyas poblaciones pueden existir interacciones o en determinados casos pueden ser espacios con una función de corredor ecológico como sucede en el caso de los espacios fluviales o las alineaciones montañosas perpendiculares al litoral.*

El proyecto puede afectar a distintas especies de fauna en función de las alternativas que se seleccionen en cada corredor. En términos generales el proyecto puede afectar a los siguientes grupos de fauna:

1) Rapaces rupícolas: Las sierras litorales de la franja costera levantina albergan cortados y farallones apropiados para la nidificación de rapaces rupícolas como el águila perdicera (Hieraaetus fasciatus), especie Vulnerables en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011,d e 4 de febrero), o el águila real (Aquila chysaetos), el halcón peregrino (Falco peregrinus) y el búho real (Buho buho), especies incluidas en el Listados de Especies en Régimen de Protección Especial (también incluido en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero). Aunque no es probable que las infraestructuras proyectadas afecten a las alineaciones montañosas que conforman los hábitats de nidificación de las especies señalas, sí puede ocasionar la eliminación de amplias superficies de campiña que constituyen las áreas de campeo, descanso o dispersión de estas aves.

2) Las sierras prebélicas, por la naturaleza sedimentaria de sus materiales presentan oquedades, cuevas y grietas aptas para el establecimiento de colonias de quirópteros, habiéndose identificado en los formularios normalizados de datos de los espacios de la Red Natura 2000 colonias de gran importancia para varias especies de los géneros Rhinolophus (R. Ferrumequinum, R. Hipposideros, R. Mehelyi y R. Euryale), Myotis (M.myotis, M. blythii y M.capaccinii), especie En peligro de extinción según el Catálogo Español de Especies Amenazadas. Al igual que sucede en el caso de las aves rapaces, el proyecto puede destruir o alterar extensas superficies de riberas, pastizales o humedales importantes para los murciélagos como zonas de alimentación.

3) Los humedales costeros coinciden con el corredor definido para la línea de ferrocarril Valencia – Alicante. Albergan una importante biodiversidad siendo muy relevantes las comunidades piscícolas y ornitícolas. Cabe destacar entre las especies potencialmente afectadas por el proyecto la presencia de farfet

(Aphanius iberus), samaruc (Valencia hispanica), cerceta pardilla (Marmaronetta angustirostris), focha cornuda (Fulica cristata), malvasía cabeciblanca (Oxyura leucocephala), porrón pardo (Aythya nyroca) o avetoro (Botaurus stellaris), especies En peligro de extinción según el Catálogo Español de Especies Amenazadas. La afección a los hábitats de estas especies pueden repercutir directamente en sus poblaciones y al mismo tiempo, si la infraestructura divide un humedal o separa dos adyacentes puede tener una importante repercusión en las aves acuáticas que se mueven entre distintas láminas de agua debido al aumento de la mortalidad no natural por atropellos y colisiones con las catenarias o a la limitación de los movimientos de las aves como consecuencias del efecto barrera de la plataforma del ferrocarril.

Dentro del corredor definido por el promotor se localizan...un gran número de hábitats de interés comunitario (más de 150 teselas...), algunos de ellos de carácter prioritario...La destrucción y fragmentación conlleva la pérdida de la complejidad estructural de la vegetación, la cual produce indirectamente el aislamiento de poblaciones de flora y fauna y un incremento notable del efecto borde sobre los fragmentos de hábitats, lo que en definitiva supone, una aceleración de los procesos de degradación de los sistemas naturales así como la pérdida de funcionalidad de la conectividad entre manchas de hábitats o entre núcleos poblacionales de especies de fauna y flora.

Entre los hábitats afectados destaca por su abundancia y grado de protección comunitaria el hábitat 1150* "Laguna costeras", de carácter prioritario y que está representado en la zona de actuación por los marjales, albuferas y lagunas características del mediterráneo levantino.

La zona de actuación estudiada ... presenta una extensa red de infraestructuras lineales siendo las mas importantes la autopista AAP-7, la carretera nacional N-332, las autovías A-3 y A-31, las carreteras de circunvalación (V-30, V-31 y V-11 en Valencia ó A-70 y A-77 en Alicante), la línea de ferrocarril de la Generalitat Valenciana Alicante-Denia, la línea de Ferrocarril de titularidad estatal Valencia Cullera Gandia, las líneas de Alta Velocidad Madrid Valencia y Madrid Alicante.

Asimismo, está prevista la ejecución de la variante de Torrellano de la línea de ferrocarril Alicante- Murcia para dar servicio al aeropuerto de Alicante, el montaje de una tercera vía para la línea de mercancías entre Valencia y Almussafes y la construcción de un ramal de ferrocarril a la zona industrial de Almussafes.

Todos estos proyectos pueden tener efectos sinérgicos o acumulativos sobre los espacios de la Red natura 2000 afectados, así como sobre los tipos de hábitats de interés comunitario y sobre las especies de flora y fauna que albergan.

Los inventarios de fauna y flora deberán basarse en datos obtenidos de prospecciones de campo específicas completados con documentación bibliográfica como EsIA y Planes de Vigilancia Ambiental de otros proyectos, anuarios, atlas y libros rojos, informes técnicos de la administración e información científica proveniente de la consulta a expertos. En los inventarios se deberán aportar datos concretos de uso del espacio, abundancia o estado de conservación de las distintas especies detectadas.

Entre los inventarios a realizar, es imprescindible que el EsIA incluya inventarios específicos de rapaces rupícolas y murciélagos provenientes de las sierras litorales y que tienen sus áreas de campeo en zonas incluidas en el corredor definido como área de estudio, debiendo delimitarse dichas áreas de campeo para definir la pérdida de hábitat de alimentación que pueden sufrir las especies presentes en el área de actuación.

Por otra parte el EsIA deberá incluir un inventario de hábitats de interés comunitario, prioritarios y no prioritarios de toda la zona de actuación, siendo especialmente importante la detección de manchas de humedales, incluyendo las estacionales de pequeño tamaño que puedan albergar especies de aves y

de peces protegidas. Asimismo es importante estudiar la interrelación entre las distintas láminas de agua y los movimientos de avifauna entre ellas.

El proyecto puede afectar a distintos espacios pertenecientes a la Red Natura 2000. Por tanto, en cumplimiento del artículo 45, apartado 4 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, se hace necesaria una adecuada evaluación de las repercusiones negativas de las actuaciones sobre los distintos valores naturales que albergan estos espacios.

Esta evaluación debe incluir a todos los elementos relacionados con la integridad ecológica de los espacios y con la coherencia global de la Red, y contendrá información actualizada de, al menos, los siguientes aspectos:

- Estructura, función y papel de cada uno de los LIC y ZEPA afectados.

- Área de distribución, representatividad, singularidad y estado de conservación de los hábitats prioritarios y no prioritarios de cada lugar.

- Tamaño de las poblaciones, distribución, grado de aislamiento, fenología, singularidad, representatividad, uso del espacios y estado de conservación de las especies de interés comunitario presentes en cada lugar.

- Papel de cada lugar en la región biogeográfica y en la coherencia global de la Red.

La evaluación debe incluir un análisis de todos los impactos potenciales que puedan incidir significativamente en cada lugar, teniendo en cuenta efectos sinérgicos o acumulativos que puedan surgir de la acción combinada con otros proyectos. Se determinará la acción potencial del proyecto sobre cada uno de los hábitats de interés comunitario afectados dentro de los espacios de la Red Natura 2000. Se calculará el impacto residual del proyecto sobre los elementos, una vez estimado el efecto de las medidas preventivas y correctoras a aplicar. La valoración de este impacto residual se realizará a partir de los datos de superficie absoluta perdida de cada hábitat de interés comunitario en cada espacio afectado y la pérdida relativa respecto al total de superficie de ese hábitat en el lugar alterado.

También se realizará una valoración del cambio en la estructura y función de los hábitats presentes en el entorno de la actuación. Para ello se utilizarán las variables seleccionadas en el documento de Bases ecológicas para la conservación de los tipos de hábitats de interés comunitario de España, de esta Dirección General, para cada uno de los hábitats afectados. Para estimar el cambio en el estado de conservación se deberá caracterizar la situación preoperacional, mediante un muestreo de las variables indicadas, de los hábitats de cada espacio y posteriormente establecer una estimación de los cambios en las mediciones que producirán por la ejecución del proyecto.

La caracterización de la integridad biológica y la evaluación de impacto deben basarse en los mejores indicadores posibles espacios de la Red Natura 2000. Para valorar y cuantificar la información relativa a los hábitats de interés comunitario en España, principalmente en lo concerniente a la tipificación y caracterización ecológica de estos tipos de hábitat, a la definición, determinación y evaluación de su estado favorable de conservación, y al análisis de sus principales factores de amenaza.

En cuanto al análisis de los impactos potenciales sobre la biodiversidad, en el EsIA se deberá evaluar de manera específica qué efecto tendrá sobre el medio natural la fragmentación de hábitats, el efecto barrera para la fauna y sus implicaciones en la conectividad del territorio.

El promotor deberá incluir en el EsIA un conjunto de medidas preventivas y correctoras, y en su caso de medidas compensatorias para paliar o compensar los impactos generados sobre la biodiversidad, así como un compendio de buenas prácticas ambientales. Entre las medidas correctoras tienen una gran importancia en infraestructuras lineales la instalación de pantallas acústicas, de pasos de fauna y de cerramientos perimetrales. Así mismo, se elaborará un plan de vigilancia ambiental de las actuaciones para garantizar la aplicación de

las medidas establecidas – donde se incluirá un método se seguimiento de atropellos y de colisiones de fauna – y un plan de restauración de los terrenos afectados por las obras durante la fase de ejecución del proyecto.

CONTESTACIÓN: La ocupación de espacios protegidos se ha valorado y por tanto penalizado en el Apartado 4. Identificación y Valoración de Impactos, habiéndose valorado en el análisis multicriterio ambiental tanto la ocupación de cualquier tipo de espacios protegidos, incluidos los hábitats de interés comunitario, como de biotopos, o la propia permeabilidad de paso de las infraestructuras para la fauna.

Asimismo se han incluido en el Estudio de Impacto una serie de Apéndices que amplían la información aportada en el propio estudio (Apéndice 8. Red Natura, Apéndice 9. Fauna, Apéndice 10. Hábitats de Interés Comunitario).

Para el establecimiento de medidas destinadas a mantener la permeabilidad territorial, se seguirán las indicaciones recogidas en las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006). Además, para controlar su eficiencia , se adoptarán 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 Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2008).

CONTESTACIÓN: Se caracterizan en el Apartado 8. Medidas Protectoras y Correctoras, del Estudio de Impacto Ambiental.

2.1.3.- Oficina Española de Cambio Climático

CONTENIDO: Indican como ***según el artículo 35.1.c de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el promotor del proyecto deberá elaborar un estudio de impacto ambiental que contendrá, entre otros, una evaluación y, si procede, cuantificación de los efectos previsibles directos o indirectos, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, los factores climáticos, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las fases de ejecución, explotación y en su caso durante la demolición o abandono del proyecto.***

... En el marco del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático deberá tenerse en cuenta en el análisis detallado de las alternativas:

- ***La consideración del cambio climático en la evaluación ambiental de planes y programas, Aplicación al caso de planes y programas de infraestructuras de transporte.***
- ***Necesidades de adaptación al cambio climático de la red troncal de infraestructuras de transporte en España.***
- ***Efectos del cambio climático sobre las interacciones entre las infraestructuras de transporte y la biodiversidad.***
- ***Informe técnicos del CEDEX relativo a la consideración del cambio climático en la EA de planes y proyectos ferroviarios.***
- ***La biodiversidad en la evaluación ambiental de infraestructuras de transporte en el contexto del cambio climático.***
- ***Dada la proximidad a la costa deberá también tenerse en cuenta el informe C3E sobre el efecto del cambio climático en la costa, así como la Estrategia Europea de Adaptación y su documento de acompañamiento sobre asuntos marinos y costeros.***

Desde el punto de vista de la adaptación al cambio climático se considera que el proyecto debería tener en cuenta proyecciones de cambio climático tanto para revisar sus propios parámetros de diseño, como para evaluar su impacto sobre la adaptación al cambio climático de su entorno.

En relación con las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), deben calcularse las emisiones GEI atribuibles tanto en la fase de construcción como de explotación (a partir de la puesta en marcha del servicio), y llegado el caso, de su desmantelamiento, tanto de la infraestructura como de los trenes.

Además deben plantearse alternativas de reducción de emisiones: considerando la coordinación y planificación en el planeamiento territorial, incluyendo alternativas que reduzcan el consumo energético y mejoren la eficiencia energética de las infraestructuras y las estaciones y edificios técnicos, recurriendo a prácticas, técnicas y materiales menos intensivos en consumo energético en la fase de construcción.

CONTESTACIÓN: Se incluye Apéndice nº6.Cambio Climático, en el que incluye la información solicitada, especificando la metodología llevada a cabo, así como los resultados obtenidos por alternativa.

Dentro del Estudio de Impacto Ambiental, en su Apartado 4.3. Criterios de Valoración de Impactos, se ha incluido como el primero de los impactos objeto de comparación entre alternativas formando parte del subapartado 4.3.1. Impactos relacionados con el Cambio Climático.

2.2.- Contestaciones remitidas por la Generalitat Valenciana

2.2.1.- Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial

CONTENIDO: En el EsIA debería justificarse el proyecto atendiendo a:

- ***Número de viajeros actual de la línea Valencia-Gandia y del TRAM Alicante.***
- ***Deficiencias de conexión que presentan dichas líneas en particular y la zona conjunta en general.***
- ***Población que atendería la nueva línea, considerando las poblaciones que conectaría la línea y su radio de influencia y estimación del número potencial de viajeros.***

Especificar si el desarrollo de la red de ferrocarril tiene por objeto únicamente el transporte de viajeros o se prevé transporte de mercancías.

Desde el punto de vista técnico debería aportarse información sobre:

- ***Alternativas de diseño consideradas: ancho de vía con tipología tradicional de la red de cercanías o tipología ligera tipo metro/tranvía.***
- ***Velocidad de diseño de circulación de los trenes y mejoras en el tiempo de viaje.***
- ***Organización de las paradas.***

Otra cuestión a describir es el cronograma de planificación del proyecto. Determinar la prioridad de ejecución de los distintos tramos en función de las necesidades detectadas.

Serán comunes los apartados correspondientes a:

- Objeto y descripción del proyecto y sus acciones, en las fases de ejecución, explotación y desmantelamiento.

Examen de alternativas del proyecto que resulten ambientalmente mas adecuadas, que sean técnicamente viables y justificación de la solución adoptada.

El EsIA deberá considerar tanto las afecciones ambientales de la propia infraetructura como las de sus instalaciones auxiliares (abastecimiento de energía eléctrica mediante nuevas infraestructuras, zonas de préstamo, nuevas estaciones o apeaderos), así como de las modificaciones que sea necesario realizar en las infraestructuras existentes (en redes de gas, eléctricas, suministro de agua o colectores de saneamiento, etc).

CONTESTACIÓN: La información solicitada se ha integrado dentro del Estudio de Impacto Ambiental en el Apartados 1. Objeto, Justificación y Descripción del Proyecto. Otros aspectos tales como el cronograma y la definición de las acciones objeto de explotación y desmantelamiento deberán ser ampliadas en detalle en fases siguientes (redacción del Proyecto Constructivo).

OBJETO, JUSTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Aunque la actuación trata de evitar zonas forestales debido a las pendientes asociadas, cabe recordar que en los tramos próximos a terreno forestal (distancia menor a 500 m.), serán de aplicación durante las obras y en las tareas de mantenimiento las medidas de prevención de incendios establecidas en el Decreto 7/2004, de 23 de enero.

CONTESTACIÓN: Se ha contemplado la citada normativa en el Estudio de Impacto Ambiental, Apartado 7. Normativa Ambiental, así como en los apartados 6.1.3. y 6.1.5.

Son numerosas las vías pecuarias que discurren por el ámbito considerado, dada la longitud de la actuación. La Instrucción de la Dirección General de Medio Natural de 13 de enero de 2012, regula la afección sobre vías pecuarias.

CONTESTACIÓN: Se ha contemplado la citada normativa en el Estudio de Impacto Ambiental, Apartado 7. Normativa Ambiental, así como en el Apartado 6.1.9.

En relación con el paisaje, señalar que la legislación vigente está constituida por la Ley 5/2014, de 24 de julio. Con la entrada en vigor de la misma han quedado derogadas la Ley 4/2004, de 30 de julio y el Decreto 120/2006, de 11 de agosto.

CONTESTACIÓN: Se ha contemplado la citada normativa en el Estudio de Impacto Ambiental, Apartado 7. Normativa Ambiental.

Cualquier obra de este tipo conlleva la generación de residuos, en su mayoría de carácter inerte. Esta afección quedará reducida mediante la aplicación de medidas correctoras, en particular la adecuada gestión de los mismos a través de empresas autorizadas.

CONTESTACIÓN: El tratamiento y la gestión de los residuos son aspectos contemplados dentro del Estudio de Impacto en su Apartado 6.1.6. Protección de las Aguas y del Sistema Hidrológico, al igual que en el Apartado 6.1.1. Protección del Medio Físico (Instalaciones auxiliares), 6.1.2. etc.

Otras afecciones que cabe mencionar de forma global:

-Reducción de emisión de gases de efecto invernadero por la sustitución de tránsito de vehículos particulares por el uso del ferrocarril en proyecto.

- Estudio acústico de los niveles sonoros generados por la nueva infraestructura con objeto de determinar si en algún punto es necesaria la adopción de medidas correctoras (pantallas acústicas). Asimismo considerar la reducción en el nivel sonoro asociado a las carreteras en este ámbito debido a la reducción inducida de la IMD.

CONTESTACIÓN: En el Estudio de Demanda de la Generalitat no se puede deducir la reducción de tráfico generada. En cuanto al Estudio Acústico, éste se incluye formando parte del Apéndice 4.

TRAMO VALENCIA GANDIA

Se cita en el DI la posible necesidad de descongestionar el tráfico de trenes en el acceso a Valencia mediante el nuevo ramal, lo cual requerirá de un estudio específico que considere el tráfico del nudo de Valencia. No obstante, si se aprovecha la infraestructura existente, el tren de la costa podrá sustituir o complementar la línea C1 de cercanías sin introducir tráfico adicional.

En este tramo, la viabilidad de la actuación está condicionada básicamente por la duplicación del tramo Cullera-Gandía, que en la actualidad limita notablemente la funcionalidad de la línea C1 de cercanías de Valencia. Generará por tanto una mejora acusada en el funcionamiento de la línea ya que permitirá acortar el tiempo de trayecto.

Atendiendo a las características del territorio y que pese a la estrechez de paso entre la costa y la sierra de Montdúver ya existen en la actualidad numerosas infraestructuras lineales (AP7, N332, ferrocarril y la CV605), es necesario realizar la duplicación en paralelo a la vía existente y lo más próxima posible. El corredor propuesto en el DI cumple en general esta premisa.

El ámbito de estudio para el desdoblamiento de la vía discurre por la llanura litoral, de carácter llano y uso agrícola, lo cual facilita la ejecución de las obras, evitando grandes movimientos de tierras. Todo este ámbito presenta diversos grados de riesgo de inundabilidad, por lo que el diseño de la infraestructura deberá realizarse sin incrementar dicho riesgo y atendiendo al PATRICOVA.

De norte a sur, el primer espacio natural existente está constituido por la zona húmeda del Marjal i Estany de la Ribera Sud del Xúquer. Precisamente el trazado del ferrocarril actual limita por le este el citado espacio natural. Es por ello que la duplicación debiera realizarse por el este del ferrocarril, sin afectar directamente al mismo. Este espacio resulta relevante tanto por su importancia ecológica como por la función que asumen los marjales en el caso de grandes lluvias, acumulado el agua.

Debe analizarse en particular el cruce del sobre el río Corbera, que conecta el citado espacio con el mar, y que forma parte asimismo de la zona húmeda. El nuevo paso sobre el río no deberá generar afección sobre el riesgo de inundación, debiendo preverse los drenajes transversales necesarios y en la zona del cauce, los pasos de fauna adecuados. Asimismo, deberán tenerse en consideración las afecciones sinérgicas del tramo existente y el nuevo, evaluando si resulta necesario introducir mejoras en el tramo existente para hacer viable el segundo paso sobre este cauce.

Al sur del término municipal de Xeraco y Gandia, será necesario considerar la presencia del Marjar de la Safor, zona húmeda y espacio LIC. El ferrocarril existente discurre actualmente por el oeste y constituye el límite del citado espacio a lo largo de unos 2,5Km en Tavernes de la Valldigna-Xeraco y otros 2,5Km en Xeresa-Gandia. Este espacio, junto con la zona montañosa próxima, constituye el espacio ZEPA Mondúver i Marjal de la Safor. Además de las características del Marjal resulta necesario mencionar la presencia de avifauna trasiega entre la zona montañosa y la zona húmeda.

Para reducir la afección sobre dicho espacio, será necesario ajustar el trazado por el oeste de la traza actual, lo más próximo al pasillo de infraestructuras existente (salvo que la presencia de otras infraestructuras lo impida), minimizando la ocupación del terreno protegido. En caso de afección, será necesario proponer medidas compensatorias, tal como se establece en la normativa aplicable.

CONTESTACIÓN: La presencia de los citados espacios se ha tenido en cuenta a la hora de plantear soluciones que minimicen la afección a espacios protegidos y aseguren un buen drenaje, así como que minimicen los impactos sobre los cauces existentes, más cuando se trata de espacios protegidos. A este respecto el Estudio de Impacto incorpora información complementaria en los Apéndices 7 y 8, relativos a la Red Natura y al Drenaje.

En la fase de funcionamiento, dado que ya existe el ferrocarril, no es probable que sea significativa la afección a la segunda vía. Sin embargo en la fase de obras habrá que analizar la presencia de aves nidificantes, su periodo de nidificación y ajustar el cronograma de obras para evitar alteraciones en dicho periodo que puedan hacer fracasar la puesta.

CONTESTACIÓN: Dicho condicionado ha sido incorporado en el Plan de Vigilancia Ambiental, Apartado 8.8.6. Protección de la fauna.

Incluso en los tramos en los que la nueva vía no afecte al espacio natural, será necesario comprobar que no existe Ullals (puntos de surgencia de agua dulce que alimentan el marjal) bajo la traza y evitar su aterramiento. En el caso del Ullal del Duc (Gandia), se encuentra protegido como zona húmeda e incluida en el espacio ZEPA citado anteriormente.

CONTESTACIÓN: Dicho condicionado ha sido incorporado en el Apartado 6.1.6. Protección de las aguas y del sistema hidrológico, y dentro del mismo en el subapartado relativo a la protección de los cauces y surgencias.

La zona está atravesada por multitud de acequias que forman una red de conexión entre los diversos espacios húmedos y salidas al mar de estos y constituyen conectores ecológicos para especies acuáticas. Debe preverse la sustitución de acequias que puedan verse afectadas por las obras, asegurando la permeabilidad hídrica de la infraestructura y evitando la afección sobre el régimen hídrico de los espacios húmedos.

La presencia de espacios de la Red Natura 2000 limítrofes con el proyecto hace necesario incluir un estudio específico de afección sobre la Red Natura 2000, considerando las especies de flora y fauna presentes y su grado de protección y someterlo a informe del órgano gestor de la citada red. En relación con el LIC Dunes de la Safor, por su ubicación relativa y características, no se considera un elemento que pueda verse afectado por el proyecto. Igual ocurre con el LIC Sierras de Montduver i la Marxuquera, ya que tanto la AP7 como la N332 separan el ferrocarril de este último, no previéndose afección.

CONTESTACIÓN: Si bien se valoran las ocupaciones sobre dichas espacios, se incluye el Apéndice 8. Red Natura con objeto de identificar las citadas afecciones y las posibles medidas a incorporar al proyecto.

Este ámbito esta incluido entre las zonas de protección de la avifauna por tendidos eléctricos aéreos, a los efectos de lo previsto en el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto. Cualquier nuevo tendido eléctrico aéreo que se prevea para dar suministro a la red ferroviaria (sin contar la catenaria propia del ferrocarril), deberá diseñarse con las medidas previstas en dicha norma.

CONTESTACIÓN: Toda la información sobre líneas de acometida se incorpora dentro del Apéndice Nº11.

En relación a los accesos del ferrocarril a Gandía y Xeraco, que actualmente se realizan en túnel, tienen sus características diferenciadas con relación al resto del tramo, ya que presentan ciertas dificultades técnicas. En este ámbito, el EsIA tendrá en cuenta las dificultades de ejecución del tramo en relación con las molestias sobre la población. En el acceso a Gandia, en el DI se valora como alternativa el paso entre Gandía y la costa. Dada la continuidad urbana entre los núcleos interior y costero, dicho paso debería ser subterráneo, ya que la única franja libre está reservada en el planeamiento urbanístico para el paso de infraestructuras viarias que dan continuidad a la trama existente. En relación con el cruce del río Serpis, habrá que considerar la potencial afección sobre el paisaje protegido del mismo nombre.

CONTESTACIÓN: Se ha valorado tanto la opción soterrada, como bordear el núcleo de Gandia por su parte más alejada de la costa.

Como afección positiva del proyecto en este tramo se analizarán las mejoras que la duplicación del tramo conllevará sobre el servicio de cercanías prestado en la actualidad (reducción del tiempo de viaje, mejora del confort, etc).

CONTESTACIÓN: Estos aspectos se han contemplado entro del Estudio Funcional, en especial el aumento en la capacidad de la línea que la duplicación de vía supone, y en concreto dentro del multicriterio relativo a este aspecto, habiéndose valorado entre otros aspectos los tiempos de viaje.

TRAMO GANDIA –DENIA

Cabe considerar como alternativa principal el aprovechar el antiguo trazado del ferrocarril Carcaixent-Denia que aunque desaparecido hace décadas, su

antigua traza es fácilmente identificable sobre el territorio. Sería adecuado especificar si estos terrenos pertenecen a ADIF o se revirtió su propiedad tras el desmantelamiento. Pese a que se cita en el DI que existe un estudio previo en este tramo realizado por la Generalitat, no se aportan datos concretos sobre el mismo.

CONTESTACIÓN: Desde la salida del núcleo de población de Gandía hasta una vez superado el núcleo de población de Oliva se han desarrollado alternativas de trazado que discurren por el antiguo corredor ferroviario Carcaixent – Denia. Posteriormente, se ha estimado como mejor opción discurrir paralelamente a la AP-7.

Al igual que en el tramo anterior, prácticamente la totalidad del ámbito (excepto algunas zonas del término municipal de Denia) presenta diversos riesgos de inundabilidad, por lo que el diseño de la infraestructura deberá realizarse sin incrementar dicho riesgo y atendiendo al PATRICOVA, en especial, realizando un diseño adecuado a los cruces sobre los cauces, que en los episodios torrenciales, habituales en la zona, desaguan grandes caudales.

En este ámbito se desarrollan diversos proyectos de infraestructuras que deben tenerse en consideración en el diseño del ferrocarril. Por una parte se encuentra en ejecución el acceso al sur al puerto de Gandía desde la N-332, que necesariamente se verá atravesado por el nuevo ferrocarril. Por otra parte se encuentra en estudio desde hace años, la ronda N332 en el sur de la Safor, que deberá compatibillzarse con el proyecto considerado.

CONTESTACIÓN: Se han tenido en cuenta a lo largo del desarrollo de las alternativas de trazado las diferentes infraestructuras que están en la actualidad en planificación o ejecución, en el caso concreto del acceso sur al puerto de Gandía, se muestran en los planos de planta la huella de ocupación de esta infraestructura.

El paso por Oliva según se plantea en el DI, puede realizarse entre el núcleo urbano y la costa por el este del municipio o rodeando el núcleo urbano por el oeste, junto con el trazado de la AP-7. En relación a la primera alternativa, cabe señalar que la continuidad del suelo urbano desde el pueblo hasta la costa limita el paso en superficie por el este. En relación a la alternativa de paso junto a la AP-7, por el oeste del núcleo urbano, queda prácticamente delimitada por la servidumbre de la autopista, con una orografía montañosa que dificulta el paso y por donde igualmente se plantea el paso de la ronda de circunvalación de la N332. Por todo ello cabe analizar una tercera alternativa de diseño en túnel, bajo el paseo que atraviesa longitudinalmente el núcleo urbano siguiendo el trazado del antiguo ferrocarril. Esto permitirá disponer de una estación bien comunicada y adecuadamente situada en el núcleo urbano, ya que este término municipal tiene un gran número de habitantes residentes además de grandes zonas turísticas de segunda residencia.

El EsIA considera las diferentes alternativas en el entorno de Oliva, valorando ambientalmente cada una de ellas sin olvidar el factor social.

Una vez al sur del núcleo urbano de Oliva viendo la configuración y usos del territorio es probable que el trazado se diseñe por el noreste de la N332. Al sureste de la misma discurre la AP7, la cual constituye a su vez el límite noreste del parque natural del marjal Pego-Oliva, que además de esta figura de protección es a su vez, LIC y ZEPA. El evitar la afección sobre el citado PN conlleva al cruce de las zonas húmedas Riu del Vedat y Riu del Molinell, que conectan la marjal con el mar. Será necesario evaluar la afección de la infraestructura sobre estos espacios, tanto en fase de proyecto (considerando las especies de flora y fauna presentes, la función del cauce como conector ecológico y teniendo en cuenta la presencia de especies que nidifiquen o pongan sus huevos en este entorno), como de explotación (asegurando el drenaje transversal).

El paso por el entorno del El Veger, Els Poblets y Ondara se analiza en cuanto a la selección de un pasillo y diseño que permita compatibilizar la infraestructura con los suelos urbanos existentes.

Según se deduce del DI, el nuevo ferrocarril no se adentrará en el término municipal de Denia hacia la costa y el núcleo urbano. Deberá exponerse cual

será el trazado de este ámbito y la conexión con la nueva vía y la existente (TRAM), en su caso, mediante estación de conexión. En esta zona cabe considerar la proximidad del Parque Natural del Montgó. Teniendo en cuenta que este PN está delimitado por el oeste por la carretera CV-735, que el TRAM discurre por el oeste de la citada carretera y que el ámbito del PN coincide aquí con la punta de Benimàquia, de orografía escarpada, el tren propuesto deberá discurrir por el oeste del TRAM o conjuntamente con este, sin generar afecciones sobre el PN.

CONTESTACIÓN: Se han desarrollado alternativas de trazado que se adentran en el casco urbano de Denia discurriendo paralelamente a la línea TRAM al oeste de la misma.

TRAMO DENIA-ALICANTE

Las alternativas propuestas en el DI para este tramo no asumen en principio la infraestructura de tranvía existente como base para el diseño del tren de la costa. No se expone por qué no es posible aprovechar en su totalidad dicha infraestructura, aunque parece deducirse no presenta las características técnicas adecuadas para ello. En cualquier caso, se considera una cuestión que necesariamente deberá aclararse en el EsIA.

CONTESTACIÓN: La velocidad de circulación que permite la plataforma ferroviaria de la línea TRAM desde Denia hasta Benidorm no supera en diversos tramos los 30 km/ por lo que no puede ser aprovechado para la futura línea ferroviaria del Tren de la Costa y por otra parte, desde Benidorm hasta Alicante la alta frecuencia de los actuales trenes que circulan por la línea también impiden la introducción de los nuevos servicios del Tren de la Costa.

Siguiendo de norte a sur se propone para el subtramo Denia-Alicante/Calpe dos pasillos, el primero coincidente con la AP-7 y el segundo, de mayor anchura, con su eje desplazado hacia el este del TRAM. Ambos comparten dificultades técnicas en el trazado y ejecución debido a la orografía montañosa. Con relación al EsIA, deberá analizarse con detalle la afección generada por el proyecto en especial sobre el terreno, cuantificando los movimientos de tierras necesarios para ambas opciones. Dado que en la zona existen según la cartografía hábitats de interés, será necesario valorar su grado de interés y la potencial afección sobre las especies presentes. En Teulada, junto al trazado actual del TRAM, se sitúa la microrreserva de flora Serra de Cel letes.

CONTESTACIÓN: El movimiento de tierras ha sido valorado dentro del multicriterio ambiental, así como los préstamos y vertederos de cada una de las alternativas, dentro del Apartado 4. Identificación y Valoración de Impactos.

Ambos pasillos discurren separados hacia el suroeste de Calpe, donde dadas las características del terreno que dificultan el cruce de la Sierra de Bèrnia, quedan reducidos a uno único de paso de Altea. Dicho paso incluye tanto el trazado de la AP-7 (que discurre en túnel), como el TRAM y la N332 (con pequeños tramos en túnel), todos ellos en la zona de depresión del Barranc Salat (Port del Mascarat). En esta zona, donde necesariamente se cruza la Sierra de Bèrnia, se afectará al espacios de la Red Natura 2000 LIC Serres de Bèrnia i el Ferrer y ZEPA Montañas de la Marina, requiriéndose el correspondiente estudio de afección a la Red Natura 2000, considerando los elementos que motivaron la protección del espacio. Existe también en el ámbito del probable cruce la microrreserva de flora El Mascarat.

CONTESTACIÓN: Se incluye Apéndice 8. Red Natura en el que se identifican las intercepciones y datos de ocupación sobre las figuras incluidas en la Red Natura 2000.

En el resto del término municipal de Altea la principal dificultad está asociada con la presencia masiva de edificación que limita el espacio disponible para el trazado del ferrocarril. Asimismo, el cauce del río del Algar o de Bolulla, constituye una zona húmeda. Se considera adecuado el pasillo propuesto, consistente básicamente en aprovechar la plataforma del TRAM o crear un

nuevo trazado paralelo a la AP7 (opción que parece compleja dado el escaso espacio disponible), dado que en ambos casos se agrupa la afección de las diversas infraestructuras existentes evitando generar afección sobre espacios que actualmente no los sufren.

Desde Altea hasta el Campello, aunque se proponen diversos subtramos con alternativas de trazado, todas ellas consisten básicamente en un pasillo definido por la AP7 y el TRAM, que se encuentra infrautilizado según se indica. Este ámbito no alberga espacios protegidos que puedan verse afectados por el proyecto. Sí presenta zonas altamente urbanizadas alternadas con zonas de orografía montañosa que en ambos casos, dificultan el diseño y ejecución de nuevas infraestructuras, por lo que a priori, el aprovechamiento de la plataforma del TRAM sería la opción con menor afección. En los tramos de monte, cabría verificar la presencia o ausencia de especies que puedan verse afectadas por el proyecto, puesto que en la cartografía se representan hábitats de interés. Por otra parte en el término municipal de Vila Joiosa, ajustarse a la AP-7 podría dar lugar a la ocupación del monte de utilidad pública.

A partir de El Campello, el tren de la costa se adentra en el área metropolitana de Alicante. No se observa la presencia de espacios protegidos o elementos naturales de interés. La definición del trazado en este ámbito atiende en mayor medida a cuestiones técnicas que ambientales, dada la dificultad de encontrar pasillos en un área periurbana. En todo caso, el EsIA deberá abordar las medidas correctoras necesarias para compatibilizar la infraestructura en las zonas residenciales.

CONTESTACIÓN: El Estudio de Impacto analiza presencia de cualquier tipo de Espacio Protegido presente en el ámbito de estudio, su ocupación ha servido como criterio a la hora de penalizar las distintas alternativas en el análisis multicriterio contemplado en el Apartado 4. Asimismo en el Apartado 6. Medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

2.2.2.- Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Dirección General de Medio Natural

2.2.2.1.- Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos.

En relación al alcance del estudio de impacto ambiental se informa lo siguiente:

-Espacios naturales protegidos potencialmente afectados.

En su tramo 0, en la duplicación de la vía existente entre Cullera y Gandía el trazado podría afectar a la Zona Húmeda de la Ribera Sud del Xúquer, a la Zona Húmeda de la Marjar de la Safor, y a la Zona Húmeda del Ullal de l´Estany del Duc, todas incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunitat Valenciana, aprobado por Acuerdo de 10 de septiembre de 2002, del Gobierno Valenciano, tratándose por tanto de espacios naturales protegidos según establece el apartado 1 del artículo 3 de la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalitat, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana.

Se deberá valorar la afección en el tramo 1, a su paso por el municipio de Gandia, al Paisaje Protegido del Serpis, aprobado por Decreto 39/2007, de 13 de abril, del Consell.

Por otra parte, el tramo 2 se localiza en el ámbito del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural de la Marjal de Pego Oliva, aprobado por Decreto 280/2004, de 17 de diciembre, del Consell de la Generalitat, en cualquiera de sus alternativas. Igualmente este tramo podrá afectar a la Zona Húmeda catalogada Desembocadura del Riu Bullents, y ZH desembocadura y frente litoral del Riu Racons, a su paso por el municipio de Oliva y su límite con Denia.

El tramo 3 atraviesa el ámbito del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del Montgó, aprobado por Decreto 180/2002, de 5 de noviembre, del Gobierno Valenciano. Igualmente afectaría al Paisaje Protegido de la Sierra de Bernia y Ferrer, aprobado por Decreto 103/2006 de 14 de julio, del Consell, a su paso por el municipio de Benissa.

CONTESTACIÓN: El Estudio de Impacto analiza presencia de cualquier tipo de Espacio Protegido, incluida la figura de Paisajes Protegidos, su ocupación ha servido como criterio a la hora de penalizar las distintas alternativas en el análisis multicriterio contemplado en el Apartado 4.

-Alcance del estudio de impacto ambiental (EIA)

Será importante en el estudio de impacto ambiental incidir en la afección del proyecto a la hidrología de las zonas húmedas, explicando de forma detallada de que manera se van a salvar los pasos sobre las corrientes de agua, a tenor de lo establecido en la Ley 11/1994.

"2. Las zonas húmedas deberán ser preservada de actividades susceptibles de provocar su recesión y degradación, a cuyo fin los terrenos incluidos en las mismas serán clasificados en todo caso como suelo no urbanizable sujeto a especial protección, de conformidad con lo establecido en la Ley 4/1992, de 5 de junio, sobre suelo no urbanizable (actualmente Ley 5/2014, de 25 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana). La clasificación del suelo se mantendrá aún en el supuesto de desecación por cualquier causa de la zona húmeda o parte de la misma.

CONTESTACIÓN: En el apartado 4.3.3. Impactos sobre la Hidrología se incluyen tablas resumen con las soluciones adoptadas para el drenaje transversal de las diferentes alternativas. A este respecto se incluye Apéndice específico, nº7.relativo al drenaje, en el que se incluye un estudio de inundabilidad.

3. En el supuesto de actividades consolidadas en el entorno de las zonas húmedas que puedan tener influencia en la calidad de las aguas, estas instalaciones adecuarán sus vertidos a los criterios de calidad establecidos por la Consellería de Medio Ambiente.

CONTESTACIÓN: En el apartado 6.1.6. se incluyen medidas para asegurar la protección de las aguas y del sistema hidrológico.

4. El Gobierno valenciano, a propuesta de la Consellería de Medio Ambiente, aprobará mediante acuerdo un catálogo de zonas húmedas en el que se incluya la delimitación de dichas zonas y las cuencas en que el planeamiento urbanístico deberá adoptar especiales precauciones con el fin de garantizar su conservación y donde la planificación hidrológica habrá de prever las necesidades y requisitos para la restauración y conservación de la zona húmeda en la que viertan y las actuaciones hidrológicas en el ámbito de las competencias autonómicas deberán prever las necesidades y requisitos para la restauración y conservación de la zona húmeda que afecten".

A este respecto, el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunitat Valencia dice." Se establece un perímetro de afección u ocurrencia, según lo dispuesto en el artículo 15.4 de la Ley 11/1994, de 500 metros en torno a los citados límites, con la excepción de aquellas zonas en las que la planificación ambiental vigente haya determinado otro perímetro".

Igualmente el proyecto deberá tener en cuenta las condiciones ecológicas y paisajísticas del territorio, evitando la creación de obstáculos en la libre circulación de las aguas o rellenos en las mismas, degradación de la vegetación natural o impactos paisajísticos, garantizando el paso de las especies. Del mismo modo, durante la realización de las obras deberán tomarse las precauciones necesarias para evitar la destrucción de la cubierta vegetal , debiéndose proceder a la terminación de las obras, a la restauración del terreno y de la cubierta vegetal. Las nuevas infraestructuras deberán además integrarse en el paisaje y dotarse de elementos correctores que permitan desplazamientos de las poblaciones animales mas vulnerables al aislamiento. La incorporación de estas medidas constituirá un requisito imprescindible para que los correspondientes sean informados favorablemente por la Consellería de Medio Ambiente.

CONTESTACIÓN: El Estudio de Impacto analiza presencia de cualquier tipo de Espacio Protegido, su ocupación ha servido como criterio a la hora de penalizar las

distintas alternativas en el análisis multicriterio contemplado en el Apartado 4. En el Apartado 6 se describen toda una serie de medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

El análisis previo de alternativas a la formulación de cualquier proyecto de infraestructuras que afecten al ámbito PORN deberá considerar trazados que discurran fuera del mismo. En el caso que las opciones finalmente adoptadas deban afectar ineludiblemente a dicho ámbito, deberán utilizar soluciones constructivas que minimicen el impacto visual y la creación de barreras.

En el caso concreto del tramo 2, a su paso por el Parque Natural Marjal de Pego Oliva, el trazado de la línea no podrá discurrir por el Parque Natural, tal como se podría desprender de los planos de "caracterización de variables ambiental (Espacios Naturales Protegidos o Singulares), si no que se habrá de optar por la alternativa que establezca un trazado de la línea que discurra entre la AP-7 y la carretera N-332, o bien entre la N-332 y la costa. En ningún caso se podrá optar por un trazado que discurra ente la AP-7 y el Parque Natural.

CONTESTACIÓN: Dicho espacio no resulta interceptado.

El Estudio de Impacto Ambiental deberá realizar una comparativa ambiental de las diferentes alternativas que finalmente se planteen en el mismo, proponiendo cuál sería la alternativa finalmente seleccionada atendiendo a dicha comparativa. Por otra parte, en el mismo se habrá de tener también en consideración aspectos como la gestión de las tierras sobrantes de las obras, análisis completo de las canteras existentes que podrían utilizarse como vertedero, un análisis por tramos de balance de tierras y una serie de escenarios de gestión de las tierras sobrantes. El EIA deberá explicar los objetivos del mismo y las actuaciones que comporta, incluyendo las actividades conexas, infraestructuras y/o servicios adicionales, temporales o permanentes que sean necesarios, duración prevista y ubicación, a lo largo de las diferentes fases del proyecto, especificando con claridad cuál serán las zonas de préstamos, acopios temporal, y deposición de materiales y la justificación de su realización, Se mencionará si el proyecto se encuadra dentro de algún plan o programa que haya sido objeto de evaluación ambiental previa, los posibles impactos identificados en esta avaluación y como los resultados de esa evaluación están siendo considerados en la evaluación del proyecto.

La información aportada por el promotor en relación con los posibles impactos se presentará organizada para cada uno de los espacios naturales protegidos posiblemente afectados. Para cada uno de los impactos identificados deberán presentarse medidas preventivas y correctoras. Estas medidas deberán formar parte del proyecto e ir acompañadas de su correspondiente presupuesto estimativo.

CONTESTACIÓN: El estudio ambiental incorpora en su análisis multicrtiterio la comparativa de aspectos tales como el movimiento de tierras, la gestión de préstamos y vertederos, identificando posibles localizaciones, igualmente el proyecto incorpora medidas protectoras y correctoras valoradas en presupuesto, así como un plan de vigilancia ambiental (Apartados 4,6, y 8).

2.2.2.2.- Servicio de Ordenación y Gestión Forestal.

En relación a la planificación y ordenación forestal de la Comunitat Valenciana, debe tenerse en cuenta el Decreto 58/2013, de 3 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana (PATFOR), Plan conforme al artículo 16 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana (LOTUP).

El suelo forestal es el considerado en el anexo cartográfico del PATFOR, aprobado por el Decreto 58/2013. Esta cartografía del suelo forestal está disponible en el servidor cartográfico WMS de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente y pueden descargarse algunas capas a trabes del portal TERRASIT.

La cartografía de suelo forestal PATFOR establece, a falta de informe de mayor detalle, el suelo que debe considerarse forestal y, por tanto, regulado por la legislación sectorial específica. Para determinar el tipo de vegetación que cubre el suelo forestal pueden utilizarse otras herramientas como el CORINE LAND COVER o el Mapa Forestal de España.

CONTESTACIÓN: En el análisis multicriterio (Apartado 4), se ha valorado tanto la ocupación de los terrenos forestales estratégicos establecidos por el PATRICOVA, como la productividad de los suelos también contemplada en el mismo.

De igual modo el PATFOR contiene abundante información cartográfica, disponible en buena parte de los servidores públicos WMS, de la que se pueden obtener datos sobre: terreno forestal, tipología de vegetación, ecosistemas forestales, cobertura arbórea, subtipos climáticos, servicios de regulación de suelos forestales (erosión, hidrología, etc.), suelos incendiados, caracterización de la propiedad forestal, planeamiento territorial, etc. Se insta a su consulta para elaborar un documento mas preciso.

En la valoración del planeamiento urbanístico se debe tener en cuenta lo dispuesto en el PATFOR. Así, éste, en su artículo 23, diferencia entresuelo ordinario y suelo forestal estratégico. También en el artículo 5 de la Ley 5/2014 LOTUP, incluye a los montes de dominio público, utilidad pública y protectores, como parte de la Infraestructura Verde de la Comunidad Valenciana. Estas consideraciones obligan a replantear la capacidad de acogida de los montes catalogados como zona de "acogida baja".

CONTESTACIÓN: La valoración del planeamiento urbanístico, junto con la afección a edificaciones son aspectos valorados fuera del análisis multicriterio ambiental.

Así pues, en el estudio informativo deben representarse gráficamente la totalidad de montes catalogados y gestionados por la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Genelitat, al tratarse de bienes de dominio público destinado al transito ganadero, regulados por la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, y la Ley 3/2014, de 11 de julio, de la Generalitat, de Vías Pecuarias de la Comunidad Valenciana.

CONTESTACIÓN: Los montes catalogados aparecen representados en el Plano nº8. Espacios Protegidos y Singulares, además de haberse valorado su ocupación en el análisis multicriterio.

Debe abordarse en este estudio informativo la revisión del estado de los distintos cruces y las medidas necesarias para hacerlos compatibles y rehabilitar efectivamente el tránsito ganadero y de usos compatibles y complementarios, en condiciones de seguridad, en aquellos puntos en los que actualmente puedan garantizarse.

CONTESTACIÓN: En el Apéndice 11 se identifica la reposición de viales y servidumbres.

En la fase de ejecución de obra y diseño de actuaciones deberá tenerse en cuenta que en las labores de acondicionamiento de la vegetación, aclareos, desbroce, tala de pies o cualquier otro trabajo silvícola en los terrenos forestales afectados, se ejecutarán preservando las especies de interés y protegidas contempladas en el Decreto 70/2009,d e 22 de mayo, del Consell, por el que se crea y regula el Catálogo Valenciano de Especies de Flora Amenazadas y se regulan las medidas adicionales de conservación y Orden 6/2013, de 25 de marzo, de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, por la que se modifican los listados valencianos de especies protegidas de fauna y flora.

Los restos de vegetación considerada como alóctona e invasora contemplada en el Decreto 14/2013, de 18 de enero, del Consell, de modificación del Decreto 213/2009,d e 20 de noviembre, por el que se aprueban medidas para el control de especies exóticas invasoras de la Comunitat Valenciana, que se generen en la ejecución de obra, serán retirados del medio natural y depositados en vertedero controlado.

Se tendrán en cuenta que las plantas y semillas empleadas para la restauración de los terrenos forestales afectados por las obras, deben adaptarse a la normativa vigente y en concreto al Decreto 15/2006 de 20 de enero, del Consell, y la Orden del 10 de enero de 2007, de la Consellería de Territorio y Vivienda. Se debe indicar las regiones de procedencia de las especies seleccionadas para la zona de actuación.

Para la restauración de un terreno forestal afectado por las obras se deberán tener en cuenta el artículo 27 de la Ley 3/1993, Forestal, los artículos 64 y 65 del Decreto 98/1995, de 16 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la misma, y la Orden de 16 de mayo de 1996, de la Consellería de Medio Ambiente, sobre directrices técnicas básicas para actuaciones de forestación o repoblación forestal.

Se deberá cumplir en todo momento la normativa vigente sobre prevención de incendios forestales: artículo 145 y siguientes del reglamento de la Ley 3/1993, de 9 de diciembre, Forestal de la Comunidad Valenciana, aprobado por Decreto 98/1995,d e 16 de mayo, y se dará estricto cumplimiento al Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat 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 en sus inmediaciones, debiendo recordar el riesgo añadido que supone trabajar con maquinaria en terrenos de naturaleza silícea.

Debe recordarse, a los efectos, que quedará terminantemente prohibido encender fuego, suspendiéndose los trabajos que en caso de decretarse preemergencia de nivel 3 frente a riesgo de incendios forestales o en cualquier otra circunstancia que, a criterio de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente u otra autoridad con competencia en prevención de incendios, pudiera ocurrir en ese momento y que hiciera desaconsejable la realización de los trabajos. El nivel de preemergencia se puede consultar diariamente en la página web www.112cv.com, en twiter, así como en el ayuntamiento.

CONTESTACIÓN: Dichas consideraciones legales se incluyen en el Apartado 6.1.5. Protección de la Vegetación, así como en el apartado relativo a normativa ambiental(Apartado 7).

2.2.2.3.- Servicio de Vida Silvestre

Este proyecto tendrá sin duda importantes afecciones ambientales, por lo que hay que tener en cuenta además la distribución de especies y la cartografía 1;10.000 de hábitats de interés comunitario ya realizada, de manera que asegure el menor impacto en especies, hábitats, espacios y corredores biológicos.

Para la distribución de especies se debe utilizar el Banco de Datos de Biodiversisdad de la Comunidad Valenciana (BDBCV) http:://bdb.cma.gva.es, que muestra la localización de todas las especies que aparecen en el territorio, en este caso prestando especial importancia a las especies prioritarias.

En cuanto a la cartografía 1:10.000 de hábitats de interés comunitario la Consellería ha elaborado algunas zonas del ámbito de estudio de la línea ferroviaria y pueden consultarse en el visor geográfico del BDBCV http://cartoweb.cma.gva.es. La cartografía realizada se ha completado por hojas del mapa topográfico del Instituto Cartográfico Valenciano serie (CV10).

Para determinar con mejor precisión las afecciones a hábitats es necesario contar con una cartografía con detalle suficiente de los mismos; como es el caso de la realizada a escala 1:10.000. Sería conveniente que, en aquellas zonas en las que no existe cartografía se elaborar una con este detalle para la zona de corredores y con un buffer adecuado.

Esta cartografía a escala 1:10.000 debe elaborarse con la misma metodología de la ya realizada por la Consellería siguiendo las directrices metodológicas del Servicio de Vida Silvestre.

CONTESTACIÓN: Empleando la información de base citada se ha elaborado el Apéndice 9. Fauna. Las ocupaciones sobre zonas protegidas y hábitats más

favorables para su campeo y desplazamientos se han valorado dentro del multicriterio ambiental. Asimosmo el proyecto incopora medidas protectoras y correctoras, así como ha establecido un Plan de Vigilancia Ambiental (Apartado 4, 6 y 7).

2.2.3.- Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Dirección General de Transportes y Logística. Servicio de Planificación

Realizan las siguientes observaciones con objeto de que se tengan en cuenta:

- En el apartado 5.2.4. Tramo Denia Calpe se han grafiado tres corredores distintos, sin embargo en el texto sólo se definen dos de ellos, el corredor 3A con un recorrido paralelo a la autopista AP-7 y el corredor 3B que bordea las montañas existentes pasando por Xábia. Faltaría pues el corredor 3C que discurriría en la franja superpuesta a la línea del TRAM de Alicante.

Por otro lado el gráfico que da inicio a este apartado es diferente al que se da en el resto de apartados, incluido el de la página 25 en el que la alternativa llamada 3B no está trazada.

Se da la circunstancia de que el corredor 3C que discurría en la franja superpuesta a la línea del TRAM de Alicante sí que ha tenido en cuenta el Estudio Previo de Viabilidad de la conexión Valencia-Alicante redactado por esta Consellería en abril de 2014, por lo que consideramos que debe tenerse en cuenta en el Estudio Informativo.

CONTESTACIÓN: Para la Fase I del Estudio Informativo se ha analizado una alternativa que aprovechaba la actual plataforma del TRAM desde Denia hasta Benidorm, pera dada la baja calidad geométrica del trazado de dicha infraestructura con radios de curvatura de 150 que no permiten circular a más de 30 Km/h, se ha optado por descartarla y no analizarla dentro la Fase II.

2.2.4.- Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Dirección General de Evaluación Urbanística, Territorial y Ambiental del Planeamiento.

2.2.4.1. Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje

Realizan las siguientes consideraciones en materia de paisaje, las cuales indican deben ser tratadas, valoradas y matizadas con mayor detalle en cuanto se definan los trazados:

1. En la Comunidad Valenciana la legislación en materia de infraestructura verde y paisaje aplicable al proyecto está constituida por la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (en adelante LOTUP).

2. De conformidad con lo establecido en el artículo 6.3. de la LOTUP, el paisaje condicionará la implantación de usos, actividades e infraestructuras y la gestión y conservación de espacios naturales, mediante la incorporación en sus planes y proyectos de condicionantes, criterios o instrumentos de paisaje, debiendo diseñarse las infraestructuras considerando , entre otros aspectos, su integración en el paisaje y su afección a la infraestructura verde, conforme al artículo 10.a.

3.... es necesario aportar un Estudio de Integración Paisajística cuyos contenidos se encuentran en el Anexo II de la LOTUP. En todo caso el mencionado estudio deberá ser tenido en cuenta en la justificación de la solución adoptada desde el punto de vista paisajístico y de su compatibilidad con la infraestructura verde del territorio.

4. Con el trazado final se deberá cumplir con la viabilidad y funciones de la infraestructura verde, reguladas en el artículo 4.5 de la LOTUP.

5. Se deberán tener en cuenta los criterios establecidos en el artículo 10 de la LOTUP en cuanto a la integración territorial y paisajística de las infraestructuras, especialmente en el apartado b, en el que se establece que "priorizan la gestión eficaz de las infraestructuras existentes y canalizarán su

implantación hacia corredores multifuncionales que compatibilicen aquellas para economizar el consumo del suelo".

6. Asimismo el proyecto deberá tener en cuenta lo establecido en el IETCV, y en particular, la directriz 118 que contiene los principios directores en materia de infraestructuras de movilidad, cuyos criterios de implantación en el territorio se desarrollan en las directrices 129-131.

7. El estudio deberá incorporar las determinaciones si existieran de los posibles Estudios de Paisaje aprobados en los términos municipales afectados por las actuación y recoger los distintos proyectos en trámite o ejecución que existan en la zona de actuación, con el fin de valorar el posible efecto acumulado generado.

CONTESTACIÓN: Se incluye Apéndice 5. Estudio de Impacto e Integración Paisajística, así como medidas protectoras y correctoras (Apartado 6. 1.10. Proyecto de Restauración Paisajística), encaminadas a la restauración paisajística, y controles en el plan de vigilancia ambiental para asegurar su cumplimiento.

2.2.4.2. Servicio de Ordenación del Territorio

Indican la necesidad de que el proyecto se acompañe de un estudio de inundabilidad que concrete el riesgo de inundación y su afección sobre la actuación informada, de conformidad con las determinaciones normativas del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana.

CONTESTACIÓN: Se incorpora dicha información al Apéndice 7.

2.2.5.- Secretaria Autonómica de Gobierno. Consejería de Gobierno y Justicia. Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias. Servicio de Prevención de Incendios Forestales

Señalar en su informe los siguientes aspectos:

- Riesgo de inundación: tal y como se señala a la documentación aportada el área de estudio del proyecto se ve afectada por el riesgo de inundación en gran parte. Se informa como en el documento presentado únicamente se ha considerado cartografía referente al Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables, por lo que indican debe añadirse la relativa al PATRICOVA, debiendo asumir el proyecto todos los condicionantes y limitaciones que se establecen en el mismo en relación a las zonas afectadas por riesgo de inundación.

- Riesgo de deslizamiento: indican como según la cartografía temática de la Comunidad Valenciana el área de estudio del proyecto se ve afectada en diversos puntos, por lo tanto, se deberá considerar este riesgo en el desarrollo del proyecto.

CONTESTACIÓN: Tanto el riesgo de inundación como los riesgos geomorfológicos se han identificado y valorado en el análisis multicriterio ambiental (Apartado 4).

-Riesgo sísmico: según la Norma de Construcción Sismorresistente de 2002 (NCSR-02) la aceleración sísmica del área de estudio del proyecto es superior a 0,04g. Por lo tanto, en el desarrollo del proyecto se deberán asumir todas las medidas establecidas al efecto en la NCSR-02.

-Riesgo de accidentes graves: no se considera que el desarrollo del proyecto suponga un incremento del riesgo generado por las empresas afectadas por el Real Decreto 1254/1999 localizadas en el área de estudio del Proyecto.

-Riesgo ocasionado por accidente del transporte de mercancías peligrosas: según lo que establece en el Plan Especial de la Comunidad Valenciana frente al riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas (Decreto 49/2011, de 6 de mayo, del Consell), la mayor parte del área de estudio del proyecto se encuentra afectada por el nivel alto de este riesgo para estar junto a vías de circulación preferente de estas mercancías. El desarrollo del proyecto supondrá un incremento del riesgo actualmente existente en el caso de que por la nueva línea circulen mercancías, además de pasajeros.

CONTESTACIÓN: No se tiene planificado que por la futura línea ferroviaria vayan a circular trenes de mercancías.

- Riesgo de incendios forestales: según la cartografía del Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana en el área de estudio se hallan numerosas zonas de vegetación forestal. Por lo tanto, respecto al riesgo de incendios forestales se deberá considerar:

- ***Ejecución de obras y trabajos en zonas forestales o inmediaciones. Todas las actuaciones que se realicen en zonas forestales, así como sus alrededores deberán cumplir lo que indica el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales que se han de observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus alrededores.***

- ***Planes de Prevención de Incendios Forestales de las Demarcaciones Forestales. El área de estudio del proyecto se localiza en las Demarcaciones Forestales de Llíria, Polinyà de Xuquer y Altea; y por tanto en el desarrollo del proyecto se deberá considerar lo que indica la documentación de los planes de prevención de incendios forestales de dichas demarcaciones forestales al respecto. La documentación puede consultarse en la página web de la Consellería de Gobernación y Justicia.***

- ***Planes de Prevención de Incendios Forestales de los Parques Naturales. El área de estudio del proyecto abarca el entorno o parte de los parques naturales de la Albufera, la Marjar de Pego-Oliva y el Montgó; por lo tanto, en el desarrollo del proyecto se deberá considerar lo que indica al respecto de la prevención de incendios la documentación de los planes de prevención de incendios forestales de los parques naturales que se vieran afectados. Dicha documentación se encuentra en la web de la Conselleria de Gobernación y Justicia.***

CONTESTACIÓN: Dichos aspectos se incluyen dentro del Apartado 6.1.5. Protección de la vegetación, y dentro de éste en el subapartado relativo al Plan de Prevención y Extinción de Incendios.

2.2.6.- Consejería de Sanidad Pública. Sección de Sanidad

Indican deberá garantizarse la protección de las aguas destinadas al abastecimiento humano, tanto durante la fase de obras como de explotación.

Deberán identificarse las masas de agua superficiales y subterráneas, y las zonas más vulnerables a la contaminación de las aguas subterráneas, regulando perímetros de protección en torno a las captaciones para el consumo humano.

Los residuos que se generen durante la fase de construcción, tales como aceites, escombros, tierras, hormigón, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno.

Las tareas de reparación y mantenimiento de la maquinaria, deberán realizarse en taller autorizado, evitando realizarse en la zona de actuación de este modo se evitará la posible contaminación del suelo.

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre los términos afectados y las edificaciones dispersas se efectuarán las siguientes medidas: riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, la periodicidad de los riesgos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para, mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

Los caminos susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

El proyecto de Construcción deberá llevar un Estudio Acústico. Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora originados por la infraestructura

durante su vida útil deberán cumplir con los límites establecidos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre de la Generalitat, de Protección contra la Contaminación Acústica.

Durante la fase de construcción se deberán contemplar medidas que permitan reducir las molestias a los vecinos, con la adaptación del calendario y horario de obras, asó como la utilización de maquinaria técnica y viablemente menos ruidosa.

Los distintos elementos de la actuación implican la ocupación directa de una franja de suelo que puede estar dedicado a distintos tipos de aprovechamientos. En consecuencia, se producirá un desplazamiento de los usos presentes y sus estructuras socioeconómicas por tanto se garantizará durante la construcción y explotación de la nueva línea la continuidad del funcionamiento de los servicios interceptados (líneas eléctricas, conducciones de gas, líneas telefónicas, red de saneamiento, red de abastecimiento, etc.)

Además el proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de impactos y de la eficiencia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y explotación.

Por último, cualquier modificación significativa introducida durante el proyecto de construcción o en posteriores modificados de este durante la ejecución de las obras que sean susceptibles de generar riesgos ambientales de interés para la salud de la población deberá ser notificada a la Dirección General de Salud Pública.

CONTESTACIÓN: En el Apartado 4 se incluyen toda una serie de medidas encaminadas a asegurar la protección de las aguas, de la atmósfera, de los residuos, etc. En relación al estudio del impacto acústico se ha llevado a cabo un estudio específico incluido en el Apéndice 4.

2.3.- Otros Organismos

2.3.1.- Confederación Hidrográfica del Júcar

CONTENIDO: En el caso de los cauces deberá tenerse en cuenta:

- La capacidad de desagüe de las obras de fábrica será suficiente para permitir el paso del caudal de avenida de cálculo, sin que se produzca sobreelevación, aguas arriba de la lámina de agua.

- Las embocaduras de las obras de fábrica, aguas abajo, deberán estar convenientemente protegidas y con los disipadores de energía adecuados, tendentes a evitar erosiones al restituir el agua a su cauce natural.

Independientemente de los caudales de cálculo deberán dimensionarse las obras con los gálibos mínimos que garanticen el paso de los caudales sólidos previsibles, evitándose así la acumulación de materiales de gran tamaño en la estructura de desagüe.

Deberá reponerse la servidumbre de paso del agua de modo que cumpla con el art. 47.1 del texto refundido de la Ley de Aguas aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, de forma que no se modifiquen las servidumbres naturales actualmente existente, garantizando no exista riesgo de encharcamiento o inundación en las zonas próximas al trazado de la vía.

Se deberá garantizar en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.

Se deberá reducir en lo posible la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos, afectando únicamente a los terrenos estrictamente necesarios.

Con respecto a los rellenos y los vertidos, se garantizará la no afección a cursos de aguas superficiales y subterráneas, por vertidos contaminantes que

puedan realizarse durante la fase de construcción, así como una vez finalizadas las obras.

Se garantizará la no afección a formaciones vegetales de ribera.

En cuanto a la hidrogeología, a los efectos de considerar los posibles impactos sobre las aguas subterráneas se estudiarán:

- ***Localización de acuíferos, zonas de recarga y surgencia.***
- ***Calidad de las aguas e inventario de vertidos***
- ***Evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.***

COMENTARIO: Los aspectos solicitados aparecen recogidos en el Apéndice 7. Drenaje.

2.3.2.- Subdelegación de Gobierno. Área de Fomento

Indican no cabe señalar ninguna consideración ambiental relacionada con el proyecto.

Señala debe incorporarse durante la redacción del Estudio de Impacto Ambiental y la documentación posterior las siguientes obras y proyectos de esta Demarcación de Carreteras:

N-332. Tramo: Alicante –Valencia

41-V-4470. Acceso al sur del puerto de Gandía.

11-V-5690. Duplicación Xeresa – Favara.

23-V-5550. Variante de Xeraco.

23-V-5580. Variante de Cullera (Tramo II).

23-A-4340. Variante de Altea – Alfás del Pi.

EI2A18. Tramo 1: Gata de Gorgos – Vte. Benissa.

A2-A-3390. Tramo 2: Acceso a Calpe.

12-V-7180.Variante de La Safor.

EI2-V-6010. Duplicación Verger – Oliva.

N-332.Sur de Alicante

Duplicación Santa Pola- El Altet.

CONTESTACIÓN: Se han tenido en cuenta a lo largo del desarrollo de las alternativas de trazado las diferentes infraestructuras que están en la actualidad en planificación o ejecución.

2.3.3.- Diputación Provincial de Alicante

No plantean objeción alguna al desarrollo de la línea ferroviaria.

No obstante, en relación a la Red Local de carreteras cuya titularidad pertenece a la Diputación de Alicante, indican *deberá tenerse en cuenta en el desarrollo de los estudios y proyectos, las afecciones que dicha línea producirá sobre la citada Red Local de Carreteras y sus protecciones, con especial atención a la no existencia en su desarrollo a nivel de cruces a nivel.*

CONTESTACIÓN: Se han tenido en cuenta a lo largo del desarrollo de las alternativas de trazado las diferentes infraestructuras existentes o que están en la actualidad en planificación o ejecución.

2.3.4.- Ayuntamiento de Alicante

Recomiendan en su informe que, a fin de minorar impactos y ser coherente con los estudios redactados anteriormente ("Estudio de Planeamiento para la implantación de la conexión ferroviaria Alicante-Benidorm-Valencia", de marzo de 2008, y, el de "Conexión ferroviaria Valencia – Alicante por la costa. Delimitación del Area de Reserva del tramo Benidorm – Alicante", de junio de 2011, el tramo 6 del Estudio Informativo se sitúe únicamente en el ámbito mas cercano a la autopista AP-7, por discurrir fundamentalmente por Suelo No Urbanizable Común Rústico según el vigente PGMO, ya que otra alternativa producirá una afección importante sobre un gran número de sectores urbanos consolidados definidos por el vigente Plan General Municipal de Ordenación – PGMO y otros ya programados por el mismo planeamiento.

CONTESTACIÓN: Las alternativas desarrolladas dentro del Tramo 6 discurren en su mayor parte paralelamente a la AP-7.

2.3.5.- Ayuntamiento de Altea

...Con el fin de poder evaluar el nivel de detalle que podría solicitarse para el estudio de impacto ambiental, se considera que dicho análisis debe figurar en el documento que ahora se remite (documento inicial)...

En el municipio de Altea, tal y como se contempla en el estudio, se localizan numerosas elementos de gran valor ambiental y paisajístico que requieren de un tratamiento especial y una valoración específica en cuanto a la posibilidad de impactos como consecuencia de la implantación de nuevas infraestructuras de gran repercusión sobre el territorio. Por ello se considera necesario e imprescindible el valora con carácter previo los potenciales impactos no sólo del ámbito sino de cada una de las alternativas-corredores que se proponen. Y ello por los siguientes motivos:

- Porque la infraestructura ferroviaria que se plantea puede llegar a atravesar, tal y como se contempla en los corredores 4C y 4D, un núcleo urbano, en el que se incluyen Bienes de Interés Cultural, Bienes de relevancia local y un Núcleo histórico tradicional, y puede provocar una ruptura funcional de la trama urbana, ya que entendemos que esta infraestructura nada tiene que ver con el actual TRAM.

- Porque en cualquiera de las alternativas planteadas hay que atravesar dos espacios naturales de gran valor: la Zona Húmeda de la Desembocadura del río Algar y la Sierra de Bernia. En particular hacer mención de que el estudio nada dice de cómo se va a realizar el paso de la Sierra de Bernia, y puesto que es paso obligado de conexión entre los tramos tres y cuatro, entendemos que es muy necesario diagnosticar los potenciales impactos en función de la solución que se plantee.

Consideran necesario se amplíe el estudio de alternativas-corredores y que se plantee la posibilidad de extender el ámbito de estudio, ya que aunque en el documento se describen cuatro posibles corredores en el tramo 4 Altea-Benidorm, realmente sobre el término municipal de Altea sólo se contemplan dos alternativas de trazado, una que discurre de forma paralela a la AP-7 y otra que busca aprovechar la plataforma TRAM.

De las dos alternativas de trazado propuestas, la que se corresponde a los corredores 4C y 4D (que discurre atravesando el núcleo urbano aprovechando la plataforma del TRAM) no se ha diagnosticado en el estudio. Pero creemos que no es una opción válida a plantear como alternativa, ya que desde un punto de vista de impacto en el tejido urbano, en el tejido socioeconómico del municipio, en el patrimonio arquitectónico, y en el paisaje siempre será descartada por su nula capacidad de acogida. Consecuentemente lo anterior nos lleva a reconocer que realmente el estudio analizado contempla una sola alternativa de corredor sobre el término municipal de Altea, por ello se plantea la necesidad de ampliar las propuestas y en su caso el ámbito de estudio.

Se debe considerar la existencia del Proyecto de la Variante de Altea que ya discurre de forma paralela a la AP7 y del que nada se dice en la

documentación. Ya que en el caso que la infraestructura se llegara a realizar sería necesario considerar el nuevo impacto al territorio de ambas infraestructuras simultáneamente.

En cuanto a las afecciones al planeamiento el documento no está actualizado, y la valoración de la capacidad de acogida debe corregirse, sobre todo en relación a la Zona Húmeda de la Desembocadura del Río Algar y su zona de afección de 100m.

En la documentación gráfica del estudio no consta la representación de los corredores que se proponen en la memoria a nivel de esquema y texto. Aunque la serie d planos número 6 se denomina CORREDORES PROPUESTOS, en ellos no se contienen alternativas/corredores, tan sólo se refleja el ámbito de estudio. En consecuencia creemos que es necesario se grafie en estos planos cada una de las alternativas/corredores que se definen en el texto, para poder con ello valorar adecuadamente los potenciales impactos en el territorio.

Por tanto y a juicio técnico, cabría esperar que se amplíe el ámbito de estudio, el número de alternativas realmente viables y el análisis de los potenciales impactos de cada una de ellas. Así como completa la definición y características de la nueva infraestructura ferroviaria a implantar en el territorio, definiendo los elementos que formarán parte de ella, para poder valorar si potencial impacto en el territorio, y concretar el modo de conexión entre los tramos tres y cuatro del estudio por afectar a la Sierra Bernia (Paso del Mascatat).

CONTESTACIÓN: El Estudio de Impacto amplía todos los aspectos identificados de forma preliminar en el Documento Inicial, tal como solicita el Ayuntamiento de Denia. Se han realizado actualizaciones sobre los datos de planeamiento incorporados en origen.

2.3.6.- Ayuntamiento de Benissa

Realizan las siguientes observaciones:

-En el estudio de afecciones del corredor denominado 3A del tramo Dénia-Calp, debería considerarse la presencia de 10 construcciones catalogadas y la de las siguientes áreas de protección arqueológica: "Lleus", "Binyent", "Cases de Lleus" y "LesFigueres".

- En el estudio de las afecciones en el corredor denominado "3B" del tramo Dénia-Calp, debería considerarse la presencia de 21 construcciones catalogadas y la de las siguientes áreas de protección arqueológica. "Rossal Blanc" y "Tossal de Consentari".

- En la planimetría del documento, las estaciones "Benissa" y "Ferrandet" del TRAM actual aparecen con sus nombres permutados entre sí.

CONTESTACIÓN: Se incluye estudio arqueológico específico en el Apéndice 3. Patrimonio Cultural.

2.3.7.- Ayuntamiento de Cullera

Informan como a la vista de las actuaciones que se pretenden llevar a cabo las afecciones ambientales mas destacables que afectan al término municipal de Cullera son las referentes a la construcción del tercer carril entre Cullera y Gandia, puesto que este tercer carril proyectado y paralelo al existente atravesaría:

A este respecto consideran el Estudio de Impacto debe incluir las alternativas y afecciones que el tercer carril entre Cullera y Gandia pueda ocasionar sobre los hábitats y ecosistemas incluidos en:

- La zona LIC Riu Xúquer (ES 5232007), en proceso de declaración de zona especial de conservación (ZEC).

- Y los humedales catalogados a nivel autonómico: "Desembocadura y frente litoral del Xúquer" y "Marjal y Estany de la ribera sur del Xúquer".

Igualmente deberá considerarse tanto en el Estudio de Impacto Ambiental como en el diseño del trazado que la línea de ferrocarril no constituya una barrera que dificulte la salida del agua hacia el mar. Se plantea como solución para la plataforma la tipología de acueducto.

En el documento inicial, página 11, apartado a) ... faltaría reflejar la microreserva vegetal local de Limonium dufourii, situada en el acantilado del faro de Cullera, punto de interés Geológico a nivel nacional. Por ello deberá incluirse dicha microreserva vegetal entre los aspectos ambientales a valorar en el EsIA.

CONTESTACIÓN: El cruce sobre el Xúquer se ha planteado en viaducto. En cuanto a la microreserva indicada, en ningún caso resultará interceptada.

2.3.8.- Ayuntamiento de Denia

Indican:

Debe considerarse lo definido en el Decreto 180/2002, de 5 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Montgó.

Se debe considera lo previsto en el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural del Montgó, aprobado por Decreto 229/2007, de 23 de noviembre, del Consell de la Generalitat Valenciana, en adelante PRUG Montgó, y que en fecha 20 de noviembre entra en vigor.

El PRUG del Montgó obliga por parte del Estudio de Impacto Ambiental a considerar los siguientes criterios: a) Considerar las características y los objetivos de las diferentes zonas del PRUG y PORN e identificar como afectará la actividad o proyecto a estas zonas.

a) Evaluar los efectos sobre la conectividad del territorio, y sobre los procesos ecológicos de las sierras, las zonas húmedas y los espacios naturales de su entorno.

b) Considera las posibles afecciones sobre las especies animales y vegetales y los hábitats de especial interés en el ámbito del PRUG Montgó.

c) Evaluar las repercusiones directas e indirectas sobre los recursos hídricos y la dinámica hidrológica, con especial referencia a los efectos acumulativos y a la capacidad de corrección de impactos pre-existentes.

CONTESTACIÓN: En fases siguientes se estudiará lo indicado en Plan Rector, ya que a esta escala de proyecto el propio condicionante es la presencia del espacio protegido y sus valores de conservación.

En relación a las afecciones al patrimonio municipal:

- Red viaria de ámbito supramunicipal: CV724, CV727 y CV 725(GVA) y CV730 y CV735 (Diputación de Alicante).

- Los caminos municipales se han emitido a la consultora adjudicataria.

CONTESTACIÓN: Dichos caminos así como su reposición han sido contemplados en el proyecto. Se incluye Apéndice 11 al respecto.

En relación a las afecciones al patrimonio cultural:

El Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos en la versión del Plan General Estructural recoge un número elevado de bienes inmuebles sometidos a distintos grados de protección, así como un elevado número de yacimientos arqueológicos. Un buen número de bienes inmuebles y yacimientos arqueológicos están así mismo recogidos en el Catálogo de Bienes Inmuebles de la Comunidad Valenciana, dentro del Sistema Valenciano de Inventarios de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano.

El proyecto definido ha de incluir un conjunto de medidas que garanticen el proceso de documentación de los bienes culturales referidos, la no afección a su integridad y la conservación y protección, así como el seguimiento exhaustivo mediante una prospección arqueológica del trazado, atendiendo que se localiza en zonas ricas en arqueología y sensibles a nuevos

descubrimientos, todo ello cumpliendo la Ley 4/98 de la Generalitat Valenciana de Patrimonio Cultural Valenciano.

CONTESTACIÓN: Se incluye estudio arqueológico específico en el Apéndice 3. Patrimonio Cultural.

- Afecciones al medio Natural

Consta el Catálogo de Zonas de Interés Botánico y Paisajístico de Dénia que acompaña a la versión del Plan General Estructural.

Deberá tenerse en cuenta que algunos tramos pasan por zonas arboladas, unas protegidas y otras sin protección expresa pero de interés. Hay que proteger según artículos 113 hasta 117 de las Ordenanzas de Construcción.

- Aspectos ambientales en fase de construcción

a) Se deberá tener especial cuidado con los derrames o vertidos de aceite y combustibles de la maquinaria a emplear. Para ello se reducirá el riesgo de vertido mediante la inspección de todos los elementos que contengan aceite, combustibles, lubricantes, etc.

b) Puede producirse polvo, no obstante se deben incorporar las medidas correctoras adecuadas mediante la humectación.

c) Se producirá ruido propio de la maquinaria y camiones de obras públicas, por lo que se deberá cumplir las restricciones de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana y normativa de desarrollo, en cuanto a horarios, etc.

d) Respecto a residuos inertes se deberán gestionar a través de gestor autorizado, conforme a la ley valenciana.

e) Respecto a la protección de vegetación, aquellos árboles que deban ser eliminados por su incompatibilidad con el proyecto, y en conformidad con el artículo de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, deberán reponerse en el ámbito y si esto no fuera posible en zonas públicas o de interés natural mas cercanas. Cuando se realicen excavaciones en la cercanía de arboledas o elementos individuales se deberán seguir las protecciones señaladas en el artículo 116 de las Ordenanzas de Construcción.

CONTESTACIÓN: En el Apartado 4 se incluyen las medidas protectoras y correctoras incorporadas al proyecto.

- Aspectos ambientales de funcionamiento.

Acústica. Se deberán cumplir los límites que indican en la Ley 7/2002 de Protección contra la Contaminación Acústica.

CONTESTACIÓN: Se incluye estudio acústico específico en el Apéndice 4. Estudio Acústico.

Contaminación Lúminica. Deberá cumplirse la Ordenanza Municipal de Prevención de la Contaminación Lumínica. No podrá utilizarse ningún tipo de iluminación exterior susceptible de producir intrusión luminosa en entornos domésticos o zonas donde la iluminación no sea necesaria, evitando en cualquier caso la emisión de luz directa hacia el cielo o zonas que no necesiten ser iluminadas o que produzcan molestias.

CONTESTACIÓN: Se incluye dicho condicionado dentro del Apartado 6.1.8. , en subapartado relativo a la contaminación lumínica.

- Condicionante técnico

Cuando se afecte a un vial asfaltado deberán tenerse en cuenta los condicionantes en aplicación de las prescripciones técnicas particulares par ala ejecución de acometidas a redes e infraestructuras en viables públicos aprobados por la Junta de Gobierno de fecha 25 de octubre.

Respecto a los caminos de titularidad municipal será de aplicación la ordenanza municipal publicada en el BOP Nº108 DE 13 DE MAYO DE 2006, así como la Ordenanza Municipal de Medio Rural relativa a las normas generales sobre caminos municipales y prohibición de caminos y cauces públicos (art. 14.1.5, 14.1.6).

2.3.9.- Ayuntamiento de El Campello

Proponen como alternativa de actuación la ubicación de una estación en el municipio, ya que existe la posibilidad de que esta sea de carácter intermodal con disposición de enlace con el trazado tranviario metropolitano (en algún punto próximo a la central de cocheras del TRAM) y junto a la N332, con lo que consideran podría conseguirse un centro de "indudable interés estratégico en el área metropolitana".

Para la futura redacción de proyecto consideran deberá tenerse en cuenta el Plan General de El Campello, en especial para evitar la afección de los suelos clasificados como No Urbanizables Protegidos, y especialmente los Montes de Utilidad Pública de Les Puntes de Gosálvez.

Así mismo, deberá tenerse en cuenta que existen junto a la A7 multitud de caminos y enlaces existentes que deberán mantenerse funcionalmente.

Por último si bien como zona inundable sólo se considera el caudal del Río Seco, cabe advertir que la Confederación Hidrográfica del Júcar, tienen inventariados varios cauces tal y como se refleja en el propio Plan General.

CONTESTACIÓN: Se ha procedido a redactar el correspondiente Estudio de Inundabilidad tal y como se contempla en el Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana. En dicho Estudio se han contemplado las diferentes zonas afectadas por el riesgo de inundación según el PATRICOVA.

Será objeto de fases posteriores un estudio más en profundidad.

2.3.10.- Ayuntamiento de Jávea/Xávea

En el informe emitido concluyen lo siguiente:

- La alternativa denominada corredor 3A aprovechando el corredor de la autopista AP7 no tendría ninguna incidencia territorial directa en el TM de Xàbia por cuanto no discurre por el mismo.

La alternativa denominada corredor 3B discurre en parte de su superficie en la zona oeste del término municipal de Xàbia, afectando a distintas clasificaciones de suelo, siendo principalmente las siguientes.

- En la zona noroeste afecta principalmente al Suelo No Urbanizable, Áreas Agrícolas de Amortiguación de Impactos del PORN del Montgó, así como al conector ambiental del PORN del Montgó. Habrá que estar a lo señalado en la normativa del PORN del Montgó, Decreto 180/2002, de 5 de noviembre, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Montgó (PORN) y al Decreto 229/2007, de 23 de noviembre, del Consell, por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural del Montgó (PRUG).

-En la zona sudoeste afecta a terrenos clasificados como Suelo No Urbanizable Común, así como a una amplia zona de Suelo No Urbanizable Protegido ecológico-paisajístico, siendo este una zona forestal de alto valor paisajístico y ambiental, con gran fragilidad del paisaje y una orografía escarpada. Igualmente dicha zona se sitúa un Hábitat de Interés Comunitario, identificado con el código 170845.

Cabe señalar que en la documentación gráfica del Documento Inicial, en el plano 3.3.2. la leyenda del plano distingue entresuelo No Urbanizable Común y Suelo No Urbanizable Protegido, si bien el plano realmente grafía todo el suelo no urbanizable como Suelo No Urbanizable Común, obviando la existencia de Suelo No Urbanizable Protegido. Dicha omisión influye en el Plano de Síntesis de Condicionantes respecto a la capacidad de acogida de las distintas áreas

del territorio. En concreto afecta a la capacidad de acogida de la zona sudoeste del término municipal de Xàbia incluida en el corredor 3B, siendo un Suelo No Urbanizable Protegido de valor ecológico-paisajístico con capacidad de acogida inferior a la señalada en el documento.

Por último indican como ambas alternativas discurren por terrenos frágiles y de alto valor paisajístico, con cadenas montañosas escarpadas, no obstante la alternativa 3A al aprovechar el corredor existente apenas supone alteración o aumento del impacto en el territorio por cuanto ya existe dicho corredor, sin amargo la alternativa del corredor 3B supone un aumento notable del impacto sobre el medio ambiente, aumento de la ocupación del territorio, de la contaminación acústica, etc. hecho que a juicio del técnico que suscribe deberá tenerse en especial consideración, habida cuenta de que ninguna de las opciones alcanzan el núcleo poblacional de Xàbia y exigen desplazamientos adicionales en vehículo.

Todo ello sin prejuicio de la incidencia que la alternativa denominada corredor B tendría en la reordenación de la infraestructuras públicas de primer orden, dado que dicha infraestructura no está contenida en las actuales previsiones del Plan General de Ordenación Urbana de 1990.

CONTESTACIÓN: Los impactos mencionados se han contemplado en el multicriterio ambiental. En relación al planeamiento, éste se ha valorado en el multicriterio final.

2.3.11.-Ayuntamiento de Els Poblets

Informan no se aprecian condiciones que deben reflejarse o tenerse en cuenta por lo que respecta al término municipal.

2.3.12.- Ayuntamiento de Oliva

Incluyen información referente a los yacimientos arqueológicos presentes en el término municipal.

En relación al paso del tren por zonas urbanas consideran debe aportarse la máxima información sobre distancias, composición, etc. así como redactar un estudio de impactos y afecciones de ruido y vibraciones.

En cuanto al paso del tren en superficie informan deberá tenerse en cuenta el “Estudio de Inundabilidad del término municipal de Oliva”, el cual desarrolla las determinaciones y parámetros hidráulicos establecidos por el PATRICOVA. Consideran que dado que se trata de riesgo al que el municpio es especialmente sensible, deben aportarse soluciones que minimicen el efecto barrera frente a avenidas de agua, acompañado de un estudio de impacto frente al riesgo de inundabilidad.

CONTESTACIÓN: En relación a la hidrología, se ha procedido a redactar el correspondiente Estudio de Inundabilidad tal y como se contempla en el Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana. Será objeto de fases posteriores un estudio más en profundidad. Se incluye en el Apéndice 7.

Se incluye estudio acústico en el Apéndice 4.

Se incluye estudio arqueológico en el Apéndice 3.

2.3.13.- Ayuntamiento de Palmera

Emiten informe en el que se concluye como *“la parte este del trazado ferroviario propuesto que atraviesa Palmera es suelo No Urbanizable protegido, y que en la parte oeste existe una franja estrecha de de Suelo No Urbanizable protegido, y que en la parte Oeste existe una franja estrecha de Suelo No Urbanizable Común y a continuación se encuentra el Suelo Urbanizable Residencial. Es conveniente tener estos aspectos en cuenta para determinar en los siguientes procesos proyectuales las medidas más convenientes de seguridad y protección frente al ruido.*

En el plano 3.3.2. se puede observar que, en la zona prevista del trazado del tren por el término municipal de Palmera, se ha contemplado que a ambos lados existe Suelo No Urbanizable, lo cual difiere respecto al planeamiento existente y al aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento.

Cabe alegar que la parte este del trazado ferroviario propuesto atraviesa el término municipal de Palmera es Suelo No Urbanizable Protegido, y que la parte oeste existe una franja estrecha de Suelo No Urbanizable Común y a continuación se encuentra el Suelo Urbanizable Residencial.

RESPUESTA: Ambas alternativas a su paso por el término municipal de Palmera transcurren por la franja actual incluida dentro del suelo clasificado como Sistema General Ferroviario. Esta categoría no aparece incluida en el plano nº12 Planeamiento porque dada la magnitud del proyecto se ha empleado la escala de información suministrada por la propia Generalitat a través del visor web de la Comsellería D´Habitatge, Obres Públiques I Vertebració del Territorio.

2.3.14.- Ayuntamiento de Pego

Los técnicos que suscriben informan de las siguientes consideraciones a tener en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental:

En Variables Físicas.

En el Plano 3.1.4. Hidrología y Riesgo de Inundación, no se determina toda la zona del Parque Natural de Pego- Oliva con el mismo riesgo de inundabilidad, mientras que la cartografía del PATRICOVA señala en esta misma área el riesgo de inundaciones como Riesgo 3. Frecuencia alta (25 años) y calado bajo.

CONTESTACIÓN: Se ha procedido a redactar el correspondiente Estudio de Inundabilidad tal y como se contempla en el Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana. En dicho Estudio se han contemplado las diferentes zonas afectadas por el riesgo de inundación según su frecuencia y calado, a partir de la información obtenida por el PATRICOVA. Será objeto de fases posteriores un estudio más en profundidad. Dicho estudio se incluye en el Apéndice 7.

En Variables Ambientales.

En el Plano 3.2.1.2. tras consulta realizada a la Red Natura 2000 la delimitación que aparece en el plano es la correcta, puesto que sí se ha señalado toda la zona del Parque Natural de Pego- Oliva.

En el Plano 3.2.4. Paisaje. El paisaje humedal sólo se delimita en el término municipal de Pego, cuando el Parque Natural de Pego –Oliva también forma parte del término municipal de Oliva, según el PORN del Parque Natural del Marjal de Pego – Oliva.

CONTESTACIÓN: Se han corregido los citados contornos.

En Variables Territoriales

En el plano 3.3.1. Aprovechamientos del suelo. El suelo que aparece en el ámbito del Parque Natural agrícola y natural no se adecua en la delimitación de su calificación con el PORN.

CONTESTACIÓN: Se han corregido los citados contornos.

En el Plano 3.2.2. Planeamiento aparece la debilitación del Parque Natural Pego-Oliva como Suelo no urbanizable, tratándose de un Suelo no urbanizable protegido.

CONTESTACIÓN: En cualquier caso su protección se encuentra valorada como figura ambiental. El planeamiento se ha descargado desde la propia Generalitat a través del visor web de la Comsellería D´Habitatge, Obres Públiques I Vertebració del Territorio.

En Síntesis de Condicionantes Territoriales

En el plano 4.4. hay que tener en cuenta que al corregir las Variables territoriales del término municipal de Pego, así como del Parque Natural Pego-Oliva, la síntesis de condicionantes territoriales variará, resultando una Capacidad de Acogida Baja y no Capacidad de Acogida Media y Media-Baja como aparece en el proyecto.

CONTESTACIÓN: Se han actualizado lso cambios en el plano de síntesis.

Concluyen como el corredor que abarca parte del Parque Natura Pego- Oliva es incompatible con la infraestructura de la que es objeto este proyecto, por lo que el corredor que engloba toda esta zona debería ser objeto de modificación.

... La Junta de Gobierno... manifiesta, sin perjuicio de lo anterior, la postura favorable a la implantación de la infraestructura, modificando su trazado, que tendría que ofrecer más opciones. Ejemplo: aproximar el trazado a la población de Pego, continuación del corredor 2C y 3A, alejándose así del Parque Natural del Marjal de Pego –Oliva, y de cualquier otra afección por la clase de suelo, ya que debe recordarse que, como indica el proyecto: "(...) toda esta área destaca por su fragilidad y valores naturales, así como por la incompatibilidad de la infraestructura de la que es objeto este proyecto" (pág 25 del EIA).

Además así se ofrecería un servicio de transporte susceptible de utilizarse durante todo el año, ya que la única opción actual parece plantear un medio de comunicación de carácter estacional.

2.3.15.- Ayuntamiento de Potries

Informan como las obras a realizar quedan alejadas de este término municipal y no parece que éstas puedan tener efectos sobre el medio ambiente del municipio. Consideran no es necesario proponer ninguna medida a considerar para la ejecución de las obras ya que son suficientes las alternativas de actuación propuestas en el estudio ambiental.

2.3.16.- Ayuntamiento de Sant Vicent de Raspeig

Informan como el corredor 6A lo consideran inaceptable al atravesar por el entorno urbano y rústico (con amplia e intensa presencia de edificaciones residenciales), con los impactos directos e indirectos que esto ocasionaría sobre el medio humano, socio económico y paisajístico.

Si bien el proyecto indica como en la entrada a Alicante la infraestructura debería mantenerse paralela a las circunvalaciones existentes (AP7 o A70), el corredor en estudio resulta mucho más amplio afectando a amplias bolsas de suelo urbano municipales, por lo que debería ser precisado su grafismo y ceñir el mismo únicamente al espacio conexo a dichas circunvalaciones para no crear incertidumbre o alarma social sobre posibles variantes del proyecto definitivo.

En cuanto al corredor que mas afecta al municipio, el 6A, señalar que incluso en el caso de discurrir paralelo a la AP7 existen tramas urbanas muy próximas que se verían afectadas, por lo que en el caso de finalmente escoger este entorno el proyecto deberá preveer medidas correctoras importantes (y probablemente costosas) de integración (tales como paisajísticas, soterramientos, apantallamientos sonoros, permeabilidad de tránsitos transversales, etc.).

En cuanto a la menor afección a nuestro término municipal se prefiere el corredor 6B (junto a la circunvalación de Alicante, lado sur), si bien este corredor deberá estudiarse detenidamente sopesando por un lado las posibles afecciones residenciales que se crean en otros municipios colindantes y por otro, las oportunidades futuras que se podrían abrir con este transporte ferroviario, que deberían tener también alcance o utilidad metropolitano/comarcal (con el establecimiento de un corredor rápido de cercanías Villajoyosa/Campello/Mutxamel/San Vicente – Universidad – Centro de Alicante, etc., compatible con servicios lanzadera Aeropuerto- Benidorm). En este sentido debería coordinarse con los planeamientos de municipios

colindantes a nuestro término, como por ejemplo el actualmente en revisión en Alicante (Actuación Territorial Estratégica "Alicante Avanza").

CONTESTACIÓN: Las alternativas propuestas responden a un análisis multicriterio ambiental, en el caso del Estudio de Impacto, y global en el caso de la totalidad del proyecto.

2.3.17.- Ayuntamiento de Silla

Indican los principales impactos que supondrá para su municipio la actuación prevista, con objeto de se incorporen al estudio para su análisis y se incorporen en su caso las medidas correctoras oportunas. Son:

1. El incremento del nivel de contaminación acústica que supondrá una gran cantidad de población que reside alrededor del trazado de la línea férrea, así como para los usuarios de los tres centros educativos de Silla, los cuales soportan niveles de ruido superiores a los fijados en los objetivos de calidad acústica en la normativa vigente para las zonas residenciales, afectan a la calidad de vida de las personas, tienes efectos perjudiciales para su salud y suponen un detrimento de sus derechos fundamentales (intimidad personal y familiar en el ámbito domiciliario, inviolabilidad del municipio e integridad física y moral).

2. El incremento del efecto barrera a lo largo de todo su trazado, en la zona agrícola para los labradores, en la zona industrial para las contaminaciones y, especialmente, en la zona residencial, esta cortado por el medio por una barrera infranqueable y que dificulta mucho e impide la comunicación entre las dos zonas de nuestro municipio situadas a ambos lados de la infraestructura ferroviaria.

3. La falta de solución al respecto del grave problema de las inundaciones al que las infraestructuras viarias y ferroviarias ejecutadas en la zona oeste de nuestro municipio contribuyen de manera muy importante.

CONTESTACIÓN: En el presente Estudio Informativo se ha realizado un predimensionamiento de las obras de drenaje con objeto de garantizar una adecuada permeabilidad transversal de las cuencas interceptadas, en lo que se refiere a la nueva infraestructura proyectada. Será objeto de fases posteriores un estudio más en profundidad.

Igualmente, se ha procedido a redactar el correspondiente Estudio de Inundabilidad tal y como se contempla en el Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana. Dicho estudio se incluye en el Apéndice 7.

2.3.18.- Ayuntamiento de Tavernes de la Valldigna

- Desdoblamiento al oeste.

Proponen que el desdoblamiento que se pretende realizan del actual trazado ferroviario se realice al oeste, dada la situación respecto a la línea del ferrocarril de las siguientes tres infraestructuras ya existentes:

-dos pozos de captación de agua potable denominadas "Playa Vieja" y "La Goleta", que abastecen al actual núcleo urbano y los fututos desarrollos urbanísticos previstos para la playa en el vigente PGOU, Y UNA RESREVA DE SUELO DE 20.000M2 PARA LA NUEVA Estación Depurado de Aguas Residuales. Y ello al menos en su tramo norte, desde el límite con el término municipal de Cullera hasta el "apeadero" de Tavernes de Valldigna.

En su tramo sur, desde el "apeadero" hasta el límite con el término municipal de Xeraco se podría realizar el desdoblamiento hacia el Este.

- Supresión de todos los pasos a nivel

Informan sobre la presencia de cuatro pasos a nivel con barreras presentes en su término municipal localizados en los caminos municipales: Camí del Pont del Creuer, Camí de la Séquia de la Bova, Camí del Badell (nord) y Camí del Badell (sud), de los que el ayuntamiento respaldaría la decisión de suprimirlos

siempre que no implique un grave impacto sobre las comunicaciones, mediante la ejecución e pasos superiores y/o agrupándolos cuando sea posible.

Informan como el PATRICOVA declara Tavernes de Valldigna como "municipio con elevado riesgo de inundación", siendo también de aplicación las condiciones de adecuación de las infraestructuras frente al riesgo de inundación del artículo 26 de la normativa reguladora.

El Plan de Defensa contra las Avenidas de la Comarca de La Safor indica que los caudales de diseño a considerar serán de 871 m^3/seg para el periodo de retorno de 25 años , de 1.524 m^3/seg para 100 años y de 2.448 m^3/seg para 500 años. Por otra parte la no permeabilidación de las AP7, CN332 y FFCC Cercanías Valencia-Gandia, según cálculos municipales, implica que cada metro de altura de la inundación aguas arriba de la AP7 (sin permeabilizar), supone 10 cm de altura de inundación aguas abajo.

CONTESTACIÓN: En el presente Estudio Informativo se ha llevado a cabo un análisis general de aspectos hidrológicos realizándose un predimensionamiento de las obras de drenaje con objeto de garantizar una adecuada permeabilidad transversal de las cuencas interceptadas. Será objeto de fases posteriores un estudio más en profundidad.

Igualmente, se ha procedido a redactar el correspondiente Estudio de Inundabilidad tal y como se contempla en el Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana. Dicho estudio se incluye en el Apéndice 7.

- Desdoblamiento del Apeadero de Tavernes de Valldigna

Este ayuntamiento tiene previsto desarrollar un nuevo sector de playa al sur de la carretera CV603 para enlazar el casco urbano de playa con el actual "apeadero", para ello debería desdoblarse aquel en la zona este del trazado de la actual línea de cercanías Valencia-Gandia haciendo una instalación en mochila al nuevo trazado de la línea "Tren de la Costa" para que así el actual "apeadero" pudiera ser considerado como una verdadera estación de ferrocarril. Ambas partes podrían conectarse por un paso elevado.

- Mejora del "apeadero" de Tavernes de Valldigna

Se describen las deficiencias detectadas en cuanto a accesibilidad, cubierta exterior, cruzamiento de las vías, e itinerario personal de cruce de vías.

2.3.19.- Ayuntamiento de la Vila Joiosa

Realizan las siguientes consideración en relación a:

Aspectos físicos: Es muy conveniente la inclusión, en aspectos relativos a la hidrología y riesgo de inundación, del análisis del fenómeno local del Refoio, recientemente documentado, caracterizado y cuantificado en el Plan Director de Defensa contra avenidas de la Marina Baixa tramitado por el entonces Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. Es muy probable que el trazado del ferrocarril proyectado intersecte la microcuenca del Refoio afectando a su régimen en algún modo, por lo que es importante prever este fenómeno.

CONTESTACIÓN: El Estudio Informativo realiza un análisis general de aspectos hidrológicos y del riesgo de inundación, redactándose un Estudio de Inundabilidad tal y como se contempla en el Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana. Será objeto de fases posteriores de un estudio más en profundidad de los aspectos comentados. Dicho estudio se incluye en el Apéndice 7.

Aspectos medioambientales: El término municipal se caracteriza por su variabilidad geomorfológica. Si bien la primera zona de tierra adentro desde la ribera del mar se identifica con cultivos y suelo antropizado o urbanizado con pendientes relativamente suaves, es destacable la agreste orografía y la naturaleza forestal del suelo más interior. El Plan General de Ordenación

Urbana establece para estos suelos en muy buen estado de conservación que sus valores naturales prácticamente libres de edificaciones o actuaciones de transformación, la consideración como suelos no urbanizables de protección especial ambiental – paisajística. De hecho, gran parte del suelo no urbanizable del municipio se encuentra sometido a este tipo de protección. Se adjunta plano donde se indican estos ámbitos, a efectos de su consideración en la representación de los planos temáticos correspondientes.

Es conveniente también considerar los espacios que el Plan General califica como Parques Litorales, aunque en general parecen estar excluidos de la zona de corredores.

Otros elementos de elevado valor ambiental que sería conveniente incluir en el análisis son los cauces del río Amadorio y el río Torres.

c) Aspectos territoriales:

Indican como en la medida de lo posible es conveniente evitar afecciones al planeamiento y en consecuencia al modelo de desarrollo por el definido, y en todo caso a los suelos urbanos consolidados.

El término municipal se encuentra actualmente atravesado en dirección norte sur y de forma paralela a la costa por 4 vías principales de comunicaciones: la antigua carretera N332, actualmente considerada por el Bulevar Comarcal; la actual carretera N332 (circunvalación), la vía férrea Alicante –Dénia de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana; y la autopista AP-7. De estos cuatro ejes longitudinales la antigua N332 se encuentra ya integrada en la trama urbana y tiene la consideración de vial urbano; el ferrocarril Alicante – Dénia está en gran parte también integrado en la trama urbana y asumido por el planeamiento, de forma que su efecto barrera está en parte solventado; la actual N332, así como la AP7, con sus zonas de afección, al contrario, suponen importantes barreras físicas en el territorio, limitando en gran medida el desarrollo y la movilidad y afectando en gran superficie del término municipal.

Como aspecto territorial a considerar en la evaluación de impacto sería conveniente la inclusión de este fenómeno segregador y limitador de la capacidad del territorio que supone la aparición de una nueva infraestructura lineal, norte a sur, que cruza el término municipal y que, de no coincidir su trazado sensiblemente con uno de los dos ejes ya existentes (N-332 o AP7), supondrá un obstáculo de enorme incidencia en el planeamiento urbanístico y en el desarrollo del futuro del municipio.

Por la naturaleza de la obra proyectada se entiende que su trazado podría adaptarse para discurrir de forma paralela o inmediata (en la medida de lo posible) a la actual AP7, de forma que sus zonas de afección se solapen, no afectando a mas suelos de los necesarios, conformando un corredor de infraestructuras (Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana) y concentrando el impacto en una franja limitada y ya antropizada.

Por otro lado la opción de considerar una estación o apeadero en el municipio debería ser también considerada, en cuyo caso debería ponderarse como un beneficio socioeconómico de primer orden para un municipio eminentemente turístico y capital de la comarca de la Marina Baixa.

Es de suma importancia considerar la existencia del suelo urbano PR-6, situado de forma inmediata a la AP7, y que alberga la residencia de la fundación SOLGARDEN, institución sanitaria noruega que recibe alrededor de 5.000 pacientes noruegos al año, y que supone para el municipio de Villajoyosa una dotación privada de gran importancia destinada al turismo sanitario y asistencial. Recientemente se ha suscrito un convenido ente esta fundación y el ayuntamiento para ampliar sus instalaciones hacia el norte, habiendo sido enviado el documento inicial para la evaluación ambiental estratégica a la conselleria competente. En la ponderación de alternativas y avaluación de impactos debería ser considerado este hecho ya que cualquier afección ambiental por parte de la nueva línea ferroviaria a estas instalaciones o a su ampliación supone un impacto negativo socio-económico muy importante para

este municipio y para las expectativas actuales de desarrollo del cluster sanitario de ámbito comarcal. Se adjunta plano.

Aspectos culturales

Se ha emitido informe por el arqueólogo municipal de fecha de 11 de mayo de 2015 en el que se informa se adjunta la actual Revisión del Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos que se está realizando por la sección municipal, sus normativas de protección y ubicación.

Igualmente indican como previo a cualquier remoción de los terrenos deberán ser analizadas los bienes de carácter etnológico si los hubiera, así como llevarse a cabo una prospección sistemática superficial que determine la existencia o inexistencia de yacimientos arqueológicos que no se encuentren incluidos en el Catálogo adjunto.

CONTESTACIÓN: En este tramo los trazados transcurren en paralelo a la AP7. Se incluye estudio arqueológico en el Apéndice 3. En relación al planeamiento se ha incorporado la residencia de la fundación SOLGARDEN.

ANEXO I.- Oficio del Ministerio de Medio Ambiente por el que Remite las Contestaciones Recibidas.

Carlos

MINISTERIO
DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y
MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL
Y MEDIO NATURAL

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE EVALUACION AMBIENTAL

AESF
Entrada
Nº. 201500020003055
02-12-2015 12:04:09

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
30 NOV 2015
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
Subdirección General de Evaluación Ambiental
SALIDA 99/18135

O F I C I O

S/REF.

N/REF. SGEA/RLL/20150020FCA

ASUNTO Notificación Resolución por la que se formula documento de alcance.

REMITENTE D. Francisco Muñoz García
Subdirector General de Evaluación Ambiental

DESTINATARIO D. Jorge Ballesteros Sánchez
Subdirector General de Planificación Ferroviaria.
Secretaría General de Infraestructuras. Ministerio de Fomento.
Plaza Sagrados Corazones, 7
28071. Madrid.

En relación con la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, del proyecto "Línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)", y de conformidad con el artículo 34.5 de la Ley 21/2013, se le remite, como promotor y órgano sustantivo del proyecto, copia de la Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula el documento de alcance para la evaluación ambiental del proyecto "Línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)", así como copia de las contestaciones que han sido admitidas recibidas a las consultas practicadas, que corresponden a:

- Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Confederación Hidrográfica del Júcar.
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Valencia.
- Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
- Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos. Dirección General de Medio Natural. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
- Servicio de Ordenación y Gestión Forestal. Dirección General de Medio Natural. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
- Servicio de Vida Silvestre. Dirección General de Medio Natural. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA
ÁREA 1
ENTRADA Nº 156
3-12-15

MINISTERIO DE FOMENTO
Subdirección General de Planificación Ferroviaria
Reg. ENTRADA Nº 1033
Fecha 2-12-2015

PASE A: Área 1
para Expediente

CORREO ELECTRÓNICO
buzon-sgea@magrama.es

PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071 MADRID
TEL.: 91 597 63 32
FAX.: 91 597 58 16

- Sección de Prevención de Incendios Forestales. Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias. Secretaría Autonómica de Gobierno. Consejería de Gobierno y Justicia. Generalidad Valenciana.
- Servicio de Planificación. Subdirección General de Planificación, Logística y Seguridad. Dirección General de Transportes y Logística. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
- Servicio de Ordenación del Territorio. Dirección General de Evaluación Urbanística, Territorial y Ambiental del Planeamiento. Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Generalidad Valenciana.
- Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje. Dirección General de Evaluación Urbanística, Territorial y Ambiental del Planeamiento. Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Generalidad Valenciana.
- Sección de Sanidad. Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Generalidad Valenciana.
- Diputación Provincial de Alicante.
- Ayuntamiento de Alicante
- Ayuntamiento de Altea (Alicante).
- Ayuntamiento de Benissa (Alicante).
- Ayuntamiento de Cullera (Valencia).
- Ayuntamiento de Denia (Alicante).
- Ayuntamiento de El Campello (Alicante).
- Ayuntamiento de Jávea/Xávea (Alicante).
- Ayuntamiento de Els Poblets (Alicante).
- Ayuntamiento de Oliva (Valencia).
- Ayuntamiento de Palmera (Valencia).
- Ayuntamiento de Pego (Alicante).
- Ayuntamiento de Potries (Valencia).
- Ayuntamiento de Sant Vicent del Raspeig (Alicante).
- Ayuntamiento de Silla (Valencia).
- Ayuntamiento de Tavernes de la Valldigna (Valencia).
- Ayuntamiento de la Vila Joiosa (Alicante).

No obstante, para su conocimiento a los efectos del trámite de consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas al que se refiere el artículo 37 de la Ley 21/2013, se le indican los órganos, organismos y demás entidades a los que se les remitió la solicitud de consulta, de acuerdo con la información disponible, sin perjuicio de que ese órgano extienda la consulta a otras Administraciones públicas afectadas y a otras personas interesadas.

Organismo
Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
Confederación Hidrográfica del Júcar.

Organismo
Ayuntamiento de Beniarjó (Valencia).
Ayuntamiento de Benidoleig (Alicante).
Ayuntamiento de Benidorm (Alicante).
Ayuntamiento de Beniflá (Valencia).
Ayuntamiento de Benigembla (Alicante).
Ayuntamiento de Benimantell (Alicante).
Ayuntamiento de Benimeli (Alicante).
Ayuntamiento de Beniparrell (Valencia).
Ayuntamiento de Benirredrà (Valencia).
Ayuntamiento de Benissa (Alicante).
Ayuntamiento de Benitachell/El Poble Nou de Benitatxell (Alicante).
Ayuntamiento de Bolulla (Alicante).
Ayuntamiento de Busot (Alicante).
Ayuntamiento de Callosa d'en Sarrià (Alicante).
Ayuntamiento de Calpe/Calp (Alicante).
Ayuntamiento de El Campello (Alicante).
Ayuntamiento de Catarroja (Valencia).
Ayuntamiento de Cullera (Valencia).
Ayuntamiento de Daimús (Valencia).
Ayuntamiento de Dénia (Alicante).
Ayuntamiento de Finestrat (Alicante).
Ayuntamiento de La Font d'en Carròs (Valencia).
Ayuntamiento de Gandía (Valencia).
Ayuntamiento de Gata de Gorgos (Alicante).
Ayuntamiento de Guardamar de La Safor (Valencia).
Ayuntamiento de Jalón/Xaló (Alicante).
Ayuntamiento de Jávea/Xávea (Alicante).
Ayuntamiento de Llíber (Alicante).
Ayuntamiento de Massanassa (Valencia).
Ayuntamiento de Miramar (Valencia).
Ayuntamiento de Murla (Alicante).
Ayuntamiento de Mutxamel (Alicante).
Ayuntamiento de La Nucia (Alicante).
Ayuntamiento de Oliva (Valencia).
Ayuntamiento de Ondara (Alicante).
Ayuntamiento de Orba (Alicante).
Ayuntamiento de Orxeta (Alicante).
Ayuntamiento de Palma de Gandía (Valencia).
Ayuntamiento de Palmera (Valencia).
Ayuntamiento de Parcent (Alicante).
Ayuntamiento de Pedreguer (Alicante).
Ayuntamiento de Pego (Alicante).
Ayuntamiento de Picassent (Valencia).
Ayuntamiento de Piles (Valencia).

Ministerio
de Agricultura, Alimentación
y Medio Ambiente

Organismo
Delegación del Gobierno en la C.A. Valenciana.
Subdelegación del Gobierno en Valencia.
Subdelegación del Gobierno en Alicante.
Dirección General de Prevención de Extinción de Incendios y Emergencias. Consejería de Gobernación. Generalidad Valenciana.
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación, Cultura y Deporte. Generalidad Valenciana.
Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
Secretaría Autonómica de la Agencia Valenciana de Salud. Consejería de Sanidad. Generalidad Valenciana.
Dirección General de Investigación y Salud Pública. Consejería de Sanidad. Generalidad Valenciana.
Dirección General de Medio Natural. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
Dirección General de Transportes y Logística. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
Dirección General de Turismo. Consejería de Economía, Industria, Turismo y Empleo. Generalidad Valenciana.
Dirección General del Agua. Consejería de Presidencia y Agricultura, Pesca, Alimentación y Agua. Generalidad Valenciana.
Dirección General de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
Diputación Provincial de Alicante.
Diputación Provincial de Valencia.
Servicio de Medio Ambiente. Diputación Provincial de Valencia.
Ayuntamiento de Ador (Valencia).
Ayuntamiento de Adsubia (Alicante).
Ayuntamiento de Aigües (Alicante).
Ayuntamiento de Albal (Valencia).
Ayuntamiento de Albalat de la Ribera (Valencia).
Ayuntamiento de Alcalalí (Alicante).
Ayuntamiento de Alfafar (Valencia).
Ayuntamiento de L'Alfàs del Pi (Alicante).
Ayuntamiento de Alfauir (Valencia).
Ayuntamiento de Alicante.
Ayuntamiento de Almoines (Valencia).
Ayuntamiento de Almussafes (Valencia).
Ayuntamiento de Alquería de la Comtessa (Valencia).
Ayuntamiento de Altea (Alicante).
Ayuntamiento de Benetússer (Valencia).
Ayuntamiento de Beniarbeig (Alicante).

Organismo
Ayuntamiento de Els Poblets (Alicante).
Ayuntamiento de Polop (Alicante).
Ayuntamiento de Potries (Valencia).
Ayuntamiento de Rafelcofer (Valencia).
Ayuntamiento de El Ràfol D'Almunia (Alicante).
Ayuntamiento de Real de Gandía (Valencia).
Ayuntamiento de Relleu (Alicante).
Ayuntamiento de Rótova (Valencia).
Ayuntamiento de Sagra (Alicante).
Ayuntamiento de Sant Vicent del Raspeig (Alicante).
Ayuntamiento de Sanet y Negrals (Alicante).
Ayuntamiento de Sant Joan D'Alacant (Alicante).
Ayuntamiento de Sedaví (Valencia).
Ayuntamiento de Senija (Alicante).
Ayuntamiento de Silla (Valencia).
Ayuntamiento de Sollana (Valencia).
Ayuntamiento de Sueca (Valencia).
Ayuntamiento de Tárbena (Alicante).
Ayuntamiento de Tavernes de la Valldigna (Valencia).
Ayuntamiento de Teulada (Alicante).
Ayuntamiento de Tormos (Alicante).
Ayuntamiento de Valencia.
Ayuntamiento de La Vall de Laguar (Alicante).
Ayuntamiento de El Verguer (Alicante).
Ayuntamiento de la Vila Joiosa (Alicante).
Ayuntamiento de Villalonga (Valencia).
Ayuntamiento de Xeraco (Valencia).
Ayuntamiento de Xeresa (Valencia).
Mancomunidad de Municipios de La Safor (Valencia).
SEO/BirdLife.
WWF España.
SEPRONA
Grup D'Estudi i Proteccio de rapinyaires (GER) – Castellón -
Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina - APNAL.

Madrid, a 30 de noviembre de 2015

EL SUBDIRECTOR GENERAL
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL,

Francisco Muñoz García

ANEXO II.- Contestaciones Recibidas.

MINISTERIO
DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN
Y MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL
Y MEDIO NATURAL

SGEA/RLL/20150020FCA

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL, POR LA QUE SE FORMULA EL DOCUMENTO DE ALCANCE PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO "LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)".

Esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural ha recibido, procedente de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto "Línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)", del que dicha entidad es promotora, acompañada del documento inicial del proyecto, en virtud del artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental ("Ley 21/2013").

Una vez transcurrido el plazo de consultas sobre el documento inicial del proyecto, se procede a formular la amplitud y nivel de detalle que debe tener el correspondiente estudio de impacto ambiental, que contendrá, al menos, la información que se requiere en el artículo 35.1 de la Ley 21/2013, en los términos desarrollados en el anexo VI de la citada ley, y contemplar, entre otros, los siguientes aspectos:

1. Objeto, justificación y descripción del proyecto.

Tal y como establece la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, el proyecto deberá justificarse atendiendo a:

- Número de viajeros actual de la línea Valencia-Gandía y del TRAM Alicante.
- Deficiencias de conexión que presentan dichas líneas en particular y la zona conjunta en general.
- Población que atendería la nueva línea, considerando las poblaciones que conectaría la línea y su radio de influencia, y estimación del número potencial de viajeros.

Se deberá especificar si el objetivo es únicamente el transporte de viajeros o si se estima la utilización de la línea para el transporte de mercancías.

Este apartado deberá analizar, además, la viabilidad técnica, ambiental y socioeconómica del corredor ferroviario costero propuesto.

Se deben incluir, al menos, los siguientes aspectos:

- Características de la vía y de su trazado definitivo. Obras o infraestructuras asociadas indicando los puntos kilométricos donde se ubican: viaductos, túneles, cruces con infraestructuras, pantallas acústicas, protecciones vibratorias, etc.

1

- Velocidad de diseño de circulación de los trenes y mejoras en el tiempo del viaje y organización de las paradas.
- Calendario y horario de obras. Ocupación permanente y temporal de las obras.
- Movimiento de tierras, desmontes, terraplenes y taludes resultantes. Volumen y superficie de ocupación. Balance de tierras y necesidad de acometer voladuras.
- Zonas de préstamos y vertederos. Capacidad. Análisis ambiental de los mismos, localización y situación legal. Uso antiguas canteras. Restauración.
- Accesos, desvíos provisionales e instalaciones auxiliares, incluyendo líneas eléctricas, las subestaciones eléctricas e instalaciones complementarias.
- Zonas destinadas para la ubicación del parque de maquinaria.

2. Examen de alternativas.

Se presentará un examen de alternativas del proyecto que resulten ambientalmente adecuadas a la vez que técnicamente viables.

Propuesta y definición de alternativas, incluyendo características y dimensiones, perfiles longitudinales y transversales, condicionantes de diseño, tanto en planta como en alzado, y posibles afecciones de cada una de las alternativas.

Entre las alternativas estudiadas se considerará la "alternativa 0" o de no actuación, para analizar la viabilidad ambiental del proyecto. La alternativa "0" deberá relacionarse directamente con una justificación rigurosa de la necesidad del proyecto. En la definición de alternativas se tendrán en cuenta los planeamientos urbanísticos vigentes de los municipios afectados, así como lo indicado por cada uno estos ayuntamientos durante la fase de consultas. Asimismo, se estudiarán nuevas alternativas que reduzcan las afecciones sobre espacios de la Red Natura 2000, espacios naturales protegidos, zonas urbanas, equipamientos municipales y zonas de uso industrial, además se tendrán en cuenta las zonas de protección arqueológica y cultural.

El análisis de alternativas deberá tener en cuenta la mayor o menor facilidad y eficacia de la implantación de medidas para salvaguardar los valores del medio y hacer referencia a una serie de aspectos referidos a la pérdida de vegetación y hábitats y a la fragmentación del territorio.

A partir de los corredores propuestos en el documento inicial para cada uno de los 7 tramos (desde el "Tramo 0" al "Tramo 6") de los que consta la línea de ferrocarril, se deberán identificar alternativas viables ambientalmente.

La Oficina Española de Cambio Climático (OECC) del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente informa de la necesidad de plantear alternativas de reducción de emisiones: considerando la coordinación y planificación en el planeamiento territorial, incluyendo alternativas que reduzcan el consumo energético y mejoren la eficiencia energética de las infraestructuras y las estaciones y edificios

2

Ministerio
de Agricultura, Alimentación
y Medio Ambiente

técnicos, recurriendo a prácticas, técnicas y materiales menos intensivos en consumo energético en la fase de construcción.

En la selección de alternativas, se tendrán en cuenta las consideraciones propuestas por la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana expuestas para cada tramo. Además, según el Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, se tendrá en cuenta:

- El análisis previo de alternativas a la formulación de cualquier proyecto de infraestructuras que afecten a ámbito PORN (Plan de Ordenación de los Recursos Naturales) deberá considerar trazados que discurran fuera del mismo. En el caso que las opciones finalmente adoptadas deban afectar ineludiblemente a dicho ámbito, deberán utilizar soluciones constructivas que minimicen el impacto visual y la creación de barreras.
- En el caso concreto del "Tramo 2", a su paso por el Parque Natural de la Marjal de Pego-Oliva, el trazado de la línea no podrá discurrir por el Parque Natural, tal como se podría desprender de los planos de "caracterización de variables ambientales (Espacios Naturales Protegidos o Singulares)", si no que se habrá de optar por la alternativa que establezca un trazado de la línea que discurra entre la AP-7 y la carretera N-332, o bien entre la N-332 y la costa; en ningún caso se podrá optar por un trazado que discurra entre la AP-7 y el parque natural.

3. Inventario ambiental y caracterización de los elementos del medio.

El estudio de impacto ambiental deberá recoger un inventario del medio natural del ámbito de estudio, reflejándose en una cartografía y/o fotografía aérea con la escala adecuada, de modo que se puedan apreciar, entre otras, las afecciones a:

Espacios naturales con alguna figura de protección. Espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, espacios naturales protegidos y áreas protegidas por instrumentos internacionales.

Se tendrá en cuenta la presencia en el entorno de la posible afección directa o indirecta sobre diecinueve (19) espacios de la Red Natura 2000, once (11) Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), tres (3) Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) cinco (5) espacios conjuntos LIC-ZEPA, así como siete (7) espacios naturales protegidos por la legislación autonómica de la Comunidad Valenciana.

Muchos de estos espacios son humedales costeros, tramos fluviales de las cuencas del Júcar y el Turia, y sierras litorales de naturaleza caliza pertenecientes al Sistema Prebético. Se tendrá en cuenta que el proyecto podría tener repercusiones sobre la conectividad entre estos espacios, muchos de los cuales comparten especies de

interés comunitario entre cuyas poblaciones pueden existir interacciones o en determinados casos, pueden tener función de corredor ecológico como sucede en el caso de los espacios fluviales o alineaciones montañosas perpendiculares al litoral.

Se tendrán en cuenta las indicaciones recogidas en el informe emitido por el Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana en relación a la presencia de los siguientes espacios naturales protegidos potencialmente afectados:

- Tramo 0: la Zona Húmeda de la Ribera Sud del Xúquer, la Zona Húmeda de la Marjal de la Safor y la Zona Húmeda del Ullal de l'Estany del Duc (todas ellas incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, aprobado por Acuerdo de 10 de septiembre de 2002, del Gobierno Valenciano).
- Tramo 1: Paisaje Protegido del Serpis (aprobado por Decreto 39/2007, de 13 de abril, del Consell).
- Tramo 2: Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural de la Marjal de Pego-Oliva (Decreto 280/2004, de 17 de diciembre), Zona Húmeda Catalogada Desembocadura del Riu Bullents y Zona Húmeda Desembocadura y frente litoral del Riu Racons, a su paso por el municipio de Oliva y su límite con Denia.
- Tramo 3: PORN del Montgó (Decreto 180/2002, de 5 de noviembre) y Paisaje Protegido de la Sierra de Bernia y Ferrer (Decreto 103/2006, de 14 de julio).

Hábitats naturales de interés comunitario, según la Ley 42/2007 de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (modificada por la Ley 33/2015, de 21 de septiembre). Dentro del corredor propuesto se localizan, según la cartografía del documento inicial, un gran número de teselas de hábitats de interés comunitario (más de 150 teselas que albergan hábitats de interés comunitario), algunos de ellos de carácter prioritario, según el Anexo I de la citada Ley 42/2007, de 13 de diciembre.

El estudio de impacto ambiental deberá contener un inventario de hábitats de interés comunitario (destacando entre ellos los prioritarios) en toda la zona de actuación, destacando las manchas de humedales, incluyendo aquellos humedales estacionales de pequeño tamaño que puedan albergar especies de aves y de peces protegidos, determinando la interrelación entre las distintas láminas de agua y los movimientos de la avifauna entre ellas.

Se tendrá en cuenta que, entre los hábitats potencialmente interceptados por los corredores destaca, por su abundancia y grado de protección comunitaria el hábitat 1150*, prioritario, "Lagunas costeras", presente en los marjales, albuferas y lagunas características del mediterráneo levantino.

La distribución de hábitats de interés comunitario se podrá consultar en el visor geográfico del Banco de Datos de Biodiversidad de la Comunidad Valenciana (BDBCV) <http://cartoweb.cma.gva.es>, de forma que se pueda elaborar cartografía

de afección a escala 1:10.000, y en caso de que no existiera alguna zona en concreto se elaborará con un *buffer* adecuado, siguiendo la metocología empleada por el Servicio de Vida Silvestre de la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.

Flora y fauna.

Los inventarios de flora y fauna presentes en el estudio de impacto ambiental deberán basarse en cartografía actualizada y en datos obtenidos en prospecciones de campo específicas, complementadas con documentación bibliográfica como estudios de impacto ambiental y programas de vigilancia ambiental de ctros proyectos, anuarios, atlas, libros rojos, informes técnicos de la administración e información científica proveniente de la consulta a expertos, tal y como expone la Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Además, deberán aportar datos concretos de uso del espacio, abundancia o estado de conservación de las distintas especies detectadas.

Se determinarán las comunidades vegetales presentes en la zona de actuación. Se hará especial hincapié en aquellas especies protegidas por la legislación estatal y/o autonómica, indicando la figura de catalogación. Se tendrán en consideración las zonas de especial conservación para las aves y las zonas húmedas catalogadas.

El inventario de especies faunísticas deberá incluir aquellas especies permanentes u ocasionales, teniendo en cuenta las catalogadas con algún tipo de protección nacional o regional. Se realizará un estudio de la posible incidencia del proyecto sobre la pérdida de hábitats y recursos, teniendo en cuenta el ciclo reproductor de las especies afectadas.

Se tendrá en cuenta la presencia de los grupos de fauna potencialmente afectables en la zona de actuación, según la Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente: rapaces rupícolas y colonias de quirópteros, provenientes de las sierras litorales y que tienen sus áreas de campeo en zonas de los corredores propuestos, y comunidades piscícolas y ornítica s.

Para la distribución de especies se podrá utilizar el Banco ce Datos de Biodiversidad de la Comunidad Valenciana (BDBCV) <http://bdb.cma.gva.es >.

Paisaje. Elaboración de un estudio de integración paisajística según las prescripciones establecidas en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalidad, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana. Se tendrán en cuenta las consideraciones expuestas en el informe remitido por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Dirección General de Evaluación Urbanística, Territorial y Ambiental del Planeamiento de la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalidad Valenciana.

Geología, geomorfología y edafología del área afectada por el proyecto, incluyendo Puntos y Lugares de Interés Geológico, mapa de erosionabilidad, riesgos de inestabilidad de taludes, etc.

Hidrología superficial y subterránea. Descripción de los cauces (ríos, arroyos, etc.), embalses, aguas subterráneas y acuíferos presentes en la zona de influencia del proyecto. Descripción de su régimen fluvial y de la fauna y flora asociadas. Elaboración de un estudio de inundabilidad, debiendo establecer, si procede, medidas pertinentes con arreglo a lo previsto en la legislación de protección civil al efecto. Tal y como especifica la Confederación Hidrográfica del Júcar, en relación con la hidrogeología, se deberán determinar:

- Localización de acuíferos, zonas de recarga y surgencia.
- Calidad de las aguas e inventario de vertidos.
- Evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

Patrimonio cultural y montes de utilidad pública y vías pecuarias. Tal y como manifiesta el Servicio de Ordenación y Gestión Forestal de la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, se tendrán en cuenta todos los montes catalogados (dominio, utilidad pública y protectores), así como las vías pecuarias cuya información está disponible en capas a través del portal TERRASIT: < http://terrasit.gva.es>

Planeamiento urbanístico de los municipios afectados, aprobados o en tramitación, así como sobre las infraestructuras existentes o en construcción.

Infraestructuras y servicios, tanto existentes como proyectados en la zona.

4. Identificación y valoración de impactos.

El estudio de impacto ambiental contendrá un apartado que identifique y valore las afecciones ambientales del proyecto durante la fase de construcción y explotación. Se deberán incluir los estudios necesarios para su evaluación, incluidos trabajos de campo, así como métodos y criterios para predecir y evaluar sus efectos. Se prestará una atención especial a:

- Estudio de los efectos del proyecto sobre la calidad atmosférica. Posible reducción de emisión de gases de efecto invernadero por la sustitución del tránsito de vehículos particulares por el uso del ferrocarril.

- Estudio de las posibles afecciones sobre los cursos fluviales y masas de agua, naturales o artificiales, existentes, analizando los cambios sobre la morfología del terreno, la red de drenaje, cursos de las escorrentías superficiales y la inundabilidad de la zona de actuación. La Dirección General de Salud Pública de la Generalidad Valenciana recuerda que se debe garantizar la protección a las

aguas destinadas al abastecimiento humano y por ello se identificarán todas las masas de aguas y las zonas más vulnerables a la contaminación regulando perímetros de protección en torno a las captaciones para el consumo humano.

- Estudio de inundabilidad según las determinaciones establecidas en el "Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana" (PATRICOVA). El estudio deberá seguir las consideraciones recogidas en los art. 16 y 18 de la Normativa Urbanística del PATRICOVA, en las que se determina la amplitud y nivel de detalle y deberá tener en cuenta las consideraciones recogidas en el informe emitido por el Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección General de Evaluación Urbanística, Territorial y Ambiental del Planeamiento de la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalidad Valenciana.

- Estudio de afecciones sobre espacios naturales protegidos. Se incluirá un apartado específico para la evaluación de la afección sobre la hidrología de las zonas húmedas catalogadas, explicando de forma detallada cómo se van a salvar los pasos sobre cauces a tenor de lo establecido en la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalidad, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana, tal y como especifica el Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.

- En relación con la adaptación al cambio climático, la Oficina Española de Cambio Climático (OECC) del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente informa que el estudio de impacto ambiental debería tener cuenta proyecciones de cambio climático, tanto para revisar los parámetros de diseño, como para evaluar su impacto sobre la adaptación al cambio climático del entorno.

  El estudio de impacto ambiental deberá evaluar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) atribuibles tanto a la fase de construcción como de explotación (a partir de la puesta en marcha del servicio), y llegado el caso, de su desmantelamiento, tanto de la infraestructura como de los trenes. Se deberá calcular la huella de carbono del proyecto en el documento inicial para determinar la incidencia del proyecto en el cambio climático desde la perspectiva de la mitigación.

- Estudio acústico y de vibraciones, definición de medidas correctoras en cada caso, considerando la situación preoperacional y postoperacional para cada una de las alternativas contempladas. Identificación de zonas sensibles, principalmente las zonas habitadas. Se plantearán medidas que permitan reducir las molestias a los vecinos durante la fase de construcción.

- Estudio del impacto sobre las especies de flora y fauna. Se hará alusión a la posible afección sobre la flora existente, las especies de fauna y sobre la pérdida de hábitats y recursos para estas especies faunísticas derivados de las nuevas

barreras. Estudio y evaluación del efecto sobre el medio natural en relación a la fragmentación de hábitats, el efecto barrera para la fauna y sus implicaciones en la conectividad del territorio

  Se tendrán en cuenta las consideraciones expuestas por el Servicio de Ordenación y Gestión Forestal de la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, según el cual los restos de vegetación considerada como alóctona e invasora contemplada en el Decreto 14/2013, de 18 de enero, del Consell, de modificación del Decreto 213/2009, de 20 de noviembre, por el que se aprueban medidas para el control de especies exóticas invasoras en la Comunidad Valenciana, serán retirados del medio natural y depositados en vertedero controlado, así como las regiones de procedencia de las especies seleccionadas para la zona de actuación, las directrices básicas para actuaciones de forestación o repoblación forestal y la prevención de incendios forestales.

- Estudio del impacto generado sobre el patrimonio histórico, evaluando su correspondiente viabilidad/compatibilidad y medidas correctoras, para lo cual se realizará una prospección arqueológica del corredor seleccionado. El informe de resultados junto con la propuesta de medidas deberá ser remitido al organismo competente en materia de cultura de la Comunidad Valenciana. Análisis de las afecciones sobre las vías pecuarias y los montes de utilidad pública solicitando las autorizaciones pertinentes a los organismos competentes.

- Efectos acumulativos y/o sinérgicos, especialmente con proyectos de infraestructuras lineales construidas y planteadas.
  La zona de actuación presenta una extensa red de infraestructuras lineales siendo las más importantes la autopista AP-7, la carretera nacional N-332, las autovías A-3 y A-31, las carreteras de circunvalación (V-30, V-31 y V-11 en Valencia o A-70 y A-77 en Alicante), la línea de ferrocarril de la Generalidad Valenciana Alicante-Denia, la línea de ferrocarril de titularidad estatal Valencia-Cullera-Gandía, así como las líneas de alta velocidad Madrid-Valencia y Madrid-Alicante. Asimismo, está prevista la ejecución de la variante de Torrellano de la línea de ferrocarril Alicante- Murcia para dar servicio al aeropuerto de Alicante, el montaje de una tercera vía para la línea de mercancías entre Valencia y Almussafes y la construcción de un ramal de ferrocarril a la zona industrial de Almussafes.

  El estudio de impacto deberá evaluar los efectos sinérgicos o acumulativos sobre los espacios de la Red Natura 2000 afectados, así como sobre los tipos de hábitats de interés comunitario y sobre las especies de fauna y flora que albergan.

- Evaluación de riesgos: se atenderá a lo dispuesto en el informe remitido por la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias de la Consejería de Gobernación y Justicia de la Generalidad Valenciana en relación al riesgo de inundaciones (se debe considerar la cartografía del PATRICOVA), riesgo de deslizamientos, riesgo sísmico (se debe atender las medidas indicadas

en la Norma de Construcción Sismorresistente de 2002, NCSR-02), riesgo ocasionado por accidente en el transporte de mercancías peligrosas y el riesgo de incendios forestales. También la Dirección General de Evaluación Urbanística, Territorial y Ambiental del Planeamiento de la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalidad Valenciana solicita que se elabore un estudio de inundabilidad que concrete el riesgo de inundación y su afección sobre la actuación, de conformidad con el PATRICOVA.

- Potenciales afecciones sobre las edificaciones y sobre la población. Reposición de los servicios afectados y de vías pecuarias.

5. Evaluación de las repercusiones del proyecto en la Red Natura 2000

El estudio de impacto ambiental deberá contener un estudio específico (en un capítulo independiente) de la posible afección a la Red Natura 2000, según el artículo 46.4 de la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad que determine si las repercusiones sobre hábitats y especies de interés comunitario, así como sobre especies amenazadas a nivel nacional y regional, son significativas o no y afectan a los valores naturales de los espacios de la Red Natura 2000 y a la coherencia global de la misma. Se deberá señalar la superficie y tipo de los hábitats de interés comunitario afectados y analizar la incidencia que puede tener el efecto barrera de la infraestructura sobre las comunidades animales, para los corredores planteados y para todas las alternativas que se consideren dentro de cada corredor.

La determinación del carácter significativo del efecto producido por un proyecto se debe evaluar, para cada uno de los espacios afectados, en relación con el estado de conservación que tuvieran los hábitats y las especies posiblemente afectados antes de la aplicación del mismo, y de acuerdo con los datos recogidos en el Formulario Normalizado de Datos del lugar Natura 2000 y los conocimientos científicos más actualizados. La cuantificación de los daños ejercidos sobre hábitats y especies de interés comunitario deberá tener en cuenta la superficie, cobertura y estado de conservación de los hábitats afectados y la variación en la densidad de la variación poblacional y reducción en el área de distribución de las especies, tal y como especifica la Subdirección General del Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Esta evaluación debe inclur a todos los elementos relacionados con la integridad ecológica de los espacios y con la coherencia global de la Red, y contendrá información actualizada de, al menos, los siguientes aspectos:

- Estructura, función y papel de cada uno de los LIC y ZEPA afectados.
- Área de distribución, representatividad, singularidad y estado de conservación de los hábitats (incluidos los prioritarios) de cada lugar.

- Tamaño de las poblaciones, distribución, grado de aislamiento, fenología, singularidad, representatividad, uso del espacio y estado de conservación de las especies de interés comunitario presentes.
- Papel de cada espacio Red Natura 2000 en la región biogeográfica y en la coherencia global de la Red.

La evaluación debe incluir un análisis de todos los impactos potenciales que puedan incidir significativamente en cada lugar, teniendo en cuenta efectos sinérgicos o acumulativos que puedan surgir de la acción combinada con otros proyectos. Se determinará la afección potencial del proyecto sobre cada uno de los hábitats de interés comunitario afectados dentro de los espacios de la Red Natura 2000. Se calculará el impacto residual del proyecto sobre estos elementos, una vez estimado el efecto de las medidas preventivas y correctoras a aplicar. La valoración de este impacto residual se realizará a partir de los datos de superficie absoluta perdida de cada hábitat de interés comunitario en cada espacio afectado y la pérdida relativa respecto al total de superficie de ese hábitat en el lugar alterado.

Asimismo, se realizará una valoración del cambio en la estructura y función de los hábitats presentes en el entorno de la actuación. Para ello, se utilizarán las variables seleccionadas en el documento "*Bases ecológicas para la conservación de los tipos de hábitat de interés comunitario en España*", de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, y Medio Natural, para cada uno de los hábitats afectados. Para estimar el cambio en el estado de conservación se deberá caracterizar la situación preoperacional, mediante un muestreo para las variables indicadas, de los hábitats de cada espacio y posteriormente establecer una estimación de los cambios en las mediciones que se producirían por la ejecución del proyecto.

La caracterización de la integridad biológica y la evaluación del impacto, deben basarse en los mejores indicadores posibles específicos de los valores de Red Natura 2000. Para valorar y cuantificar la información relativa a los hábitats de interés comunitario, se deberían tener en cuenta los resultados del citado proyecto "*Bases ecológicas para la conservación de los tipos de hábitat de interés comunitario en España*", principalmente en lo concerniente a la tipificación y caracterización ecológica de esos tipos de hábitat, a la definición, determinación y evaluación de su estado favorable de conservación, y al análisis de sus principales factores de amenaza.

6. Medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

El estudio de impacto ambiental deberá recoger una propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias, si fuera preciso, para evitar o minimizar las afecciones del proyecto, durante la construcción y la explotación, así como un compendio de buenas prácticas ambientales. Se incluirá descripción y cartografía de localización de estas medidas propuestas.

Se establecerán medidas correctoras para facilitar la movilidad y reducir el efecto barrera de la infraestructura y la fragmentación sobre las poblaciones afectadas. Se definirán las medidas de restauración e integración paisajística. Además, se deberán seguir las "*Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales*" (Ministerio de Medio Ambiente, 2006) y las "*Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte*" (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2008).

Tal y como establece la Confederación Hidrográfica del Júcar, en relación con las obras de fábrica:

- La capacidad será suficiente para permitir el paso del caudal de avenida de cálculo, sin que se produzca sobreelevación, aguas arriba, de la lámina de agua.
- Las embocaduras aguas abajo deberán estar convenientemente protegidas y con los disipadores ce energía adecuados para evitar erosiones al restituir el agua a su cauce natural.
- Se dimensionarán con los gálibos mínimos que garanticen el paso de los caudales sólidos previsibles, evitando acumular materiales de gran tamaño en la estructura de desagüe.

Además, este organismo propone reponer las servidumbres de paso del agua de tal modo que se cumpla la Ley de Aguas (Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio), sin que se modifiquen las servidumbres naturales existentes, garantizando la inexistencia de riesgo de encharcamiento o inundación en las zonas próximas al trazado de la vía, garantizar el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias, garantizar la no afección a cursos de aguas superficiales y subterráneos por vertidos contaminantes durante la fase de construcción y una vez finalizadas las obras, etc.

Se tendrán en cuenta las medidas de protección ambiental propuestas en el informe remitido por el Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.

En relación con la prevención de incendios forestales, todas las actuaciones que se realicen sobre zonas forestales, así como sus alrededores, deberán cumplir las especificaciones contenidas en el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalidad, así como en las consideraciones incluidas en los planes de prevención de incendios forestales de las demarcaciones forestales de Llíria, Polinyà de Xuquer y Altea (información disponible en la Web de la Generalidad Valenciana), u otros espacios naturales protegidos presentes en la zona de actuación, tal y como especifica la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias de la Consejería de Gobernación y Justicia de la Generalidad Valenciana.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora originados por la infraestructura en su vida útil, deberán cumplir con los límites establecidos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalidad, de Protección contra la Contaminación Acústica, así como la Legislación estatal y las Ordenanzas municipales en materia de ruido. En su caso, se propondrá la instalación de pantallas acústicas para evitar afecciones sonoras sobre zonas sensibles ambientalmente o zonas residenciales.

7. Normativa ambiental

Se dedicará un capítulo al análisis de la normativa ambiental de las diferentes administraciones ambientales que puedan afectar al proyecto (PORN, PRUG, planes de conservación, recuperación, especies amenazadas, áreas críticas…).

8. Programa de vigilancia y seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental deberá contener un programa de vigilancia ambiental, en el que se definan los informes a realizar y su periodicidad. Este apartado deberá garantizar la aplicación de las medidas establecidas, conteniendo un método de seguimiento de atropellos y de colisiones de fauna, así como un plan de restauración de los terrenos afectados por las obras durante la fase de ejecución del proyecto, tal y como establece la Subdirección General del Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

9. Documento de síntesis.

El documento de síntesis incluirá las conclusiones relativas a descripción del proyecto y su viabilidad, además de las conclusiones del análisis y evaluación de alternativas, los principales impactos causados por el proyecto y las medidas propuestas. Finalmente se incluirá el plan de vigilancia ambiental.

El documento de síntesis no excederá de 25 páginas y se redactará en términos asequibles a la comprensión general.

Asimismo, con la presente Resolución, se acompaña copia de las contestaciones recibidas a las consultas practicadas que han sido admitidas, que corresponden a:

- Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Confederación Hidrográfica del Júcar.
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Delegación del Gobierno en la C.A. Valenciana.

- Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
- Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos. Dirección General de Medio Natural. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
- Servicio de Ordenación y Gestión Forestal. Dirección General de Medio Natural. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
- Servicio de Vida Silvestre. Dirección General de Medio Natural. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
- Sección de Prevención de Incendios Forestales. Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias. Secretaría Autonómica de Gobierno. Consejería de Gobierno y Justicia. Generalidad Valenciana.
- Servicio de Planificación. Subdirección General de Planificación, Logística y Seguridad. Dirección General de Transportes y Logística. Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalidad Valenciana.
- Servicio de Ordenación del Territorio. Dirección General de Evaluación Urbanística, Territorial y Ambiental del Planeamiento. Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Generalidad Valenciana.
- Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje. Dirección General de Evaluación Urbanística, Territorial y Ambiental del Planeamiento. Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Generalidad Valenciana.
- Sección de Sanidad. Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Generalidad Valenciana.
- Diputación Provincial de Alicante.
- Ayuntamiento de Alicante
- Ayuntamiento de Altea (Alicante).
- Ayuntamiento de Benissa (Alicante).
- Ayuntamiento de Cullera (Valencia).
- Ayuntamiento de Denia (Alicante).
- Ayuntamiento de El Campello (Alicante).
- Ayuntamiento de Jávea/Xávea (Alicante).
- Ayuntamiento de Els Poblets (Alicante).
- Ayuntamiento de Oliva (Valencia).
- Ayuntamiento de Palmera (Valencia).
- Ayuntamiento de Pego (Alicante).
- Ayuntamiento de Potries (Valencia).
- Ayuntamiento de Sant Vicent del Raspeig (Alicante).
- Ayuntamiento de Silla (Valencia).
- Ayuntamiento de Tavernes de la Valldigna (Valencia).
- Ayuntamiento de la Vila Joiosa (Alicante).

Al objeto de que sean consideradas y que el estudio de impacto refleje la forma en que se han tenido en cuenta.

13

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

Una vez realizada la información pública, se solicita que, junto con el expediente que resulte se adjunte, además de una copia del estudio de impacto ambiental en papel, una copia en soporte informático CD-Rom, en formato pdf, y asimismo, la cartografía descriptiva del proyecto utilizada en el estudio de impacto, en formato compatible con Arcgis.

Para la publicación de la declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del Estado, se requiere que también aporte un croquis de localización del proyecto y sus alternativas, con los siguientes requisitos:

- Formato PDF, en blanco y negro.
- En una de sus esquinas superiores (derecha o izquierda) debe contener un pequeño marco con la ubicación del proyecto a pequeña escala (normalmente pequeño mapa provincial con capital y nombre de la provincia).
- Principales elementos del proyecto, representados de forma esquemática.
- Flecha de orientación del norte.
- Líneas de términos municipales, con nombre del término.
- Núcleos urbanos.
- Otros elementos que faciliten la orientación del lector (sólo cuando ayuden a localizar el proyecto: carreteras principales, ríos, embalses, línea de costa...).
- Evitar el empleo de copias escaneadas de mapas convencionales, de ortofotografías, u otros soportes que contengan una información prolija y que no sean reproducibles con la calidad requerida en el BOE.

Madrid, a 30 de noviembre de 2015
LA DIRECTORA GENERAL DE
CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL
Y MEDIO NATURAL

Guillermina Yanguas Montero

14

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

GOBIERNO DE ESPAÑA

DELEGACIÓ DEL GOVERN A LA C. VALENCIANA / DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN LA C.A. VALENCIANA

ÁREA DE FOMENT / ÁREA DE FOMENTO

O F I C I O

S/REF. S/REF.SGEA/RLL/mbc/0150020
N/REF.
FECHA 06/05/2015
ASUNTO Consulta de evaluación de impacto ambiental del proyecto "LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Secretaría de Estado de Medio Ambiente
D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental
S.G. de Evaluación Ambiental

Contestando a su escrito de consultas, registro de salida 10/04/2015, recibido vía fax el mismo día, adjunto informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en la C. Valenciana de fecha 04/05/2015, registro de entrada 05/05/2015, en el que señalan los proyectos y obras que deberán tenerse en cuenta para la redacción del Estudio de Impacto Ambiental.

Ignacio Navascués Rodríguez
Director Área de Fomento

AREA DE FOMENTO

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
06 MAY 2015
Registro Aux. Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 99/4481
HORA

SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO ÁREA DE FOMENTO VALENCIA
- 6 MAYO 2015
SALIDA N.º 150/255905

CORREO ELECTRONICO
fomento.valencia@seap.minhap.es

JOAQUIN BALLESTER
46009 VALENCIA
TEL.: 96-307 94 03
FAX.: 96-307 94 17

MINISTERIO DE FOMENTO

DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES / DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓ DE CARRETERES DE L'ESTAT A LA COMUNITAT VALENCIANA / DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

Mª Hacienda y Admones. Públicas
REG. GRAL. DE LA DEL. GOB. EN LA COMUNIDAD VALENCIANA
ENTRADA
Nº Reg: 000005467s1501203471
Fecha: 05/05/2015 14:42:16

O F I C I O

S/REF.:
N/REF.: JYM/mch
Fecha: 4 de mayo de 2015
Asunto: Consulta de evaluación de impacto ambiental del proyecto "LINEA FERROVIARIA VALENCIANA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)"

SUBDELEGACION DEL GOBIERNO
AREA DE FOMENTO

Ministerio de Fomento
- 5 MAY 2015
Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana
SALIDA 3350

En relación con su solicitud de entrada en la Demarcación 16 de abril de 2015 le informo lo siguiente:

1. No cabe señalar ninguna consideración especifica respecto a los temas medio ambientales relacionados con el proyecto.
2. Para la redacción del Estudio de Impacto Ambiental y documentos posteriores se deberán considerar las siguientes obras y proyectos de esta Demarcación de Carreteras:

N-332. Tramo: Alicante-Valencia:
- 23-A-3500. Variante de Benissa.
- 41-V-4470. Acceso sur al puerto de Gandía.
- 11-V-5690. Duplicación Xeresa – Favara.
- 23-V-5550. Variante de Xeraco.
- 23-V-5580. Variante de Cullera (Tramo II).
- 23-A-4340. Variante de Altea-Alfás del Pi.
- EI.2.A.18. Tramo 1: Gata de Gorgos-Vte. Benissa.
- A2-A-3390. Tramo 2: Acceso a Calpe.
- 12-V-7180. Variante de la Safor.
- EI. 2-V-35. Duplicación Vte. Gandía.
- 11-V-6010. Duplicación Verger-Oliva.

N-332. Sur de Alicante:
- Duplicación Santa Pola-El Altet.

Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana
Ministerio de Fomento
Área de Planeamiento, Proyectos y Obras

EL INGENIERO JEFE DEL AREA DE PLANEAMIENTO, PROYECTOS Y OBRAS,

Fdo.: José Yuste Maicas.

C/ JOAQUÍN BALLESTER, 39
46071 VALENCIA
TEL: 96 307 94 00
FAX: 96 307 95 11

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

oecc
Oficina Española de Cambio Climático

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
20 MAY 2015
Subdirección General de Coordinación de Acciones Frente al Cambio Climático
ENTRADA 3237

OFICIO

S/REF
N/REF **20150020**

FECHA Madrid, 28 de mayo de 2015

ASUNTO

REMITENTE Eduardo González Fernández
Subdirector General de Coordinación de Acciones frente al Cambio Climático

DESTINATARIO Francisco Muñoz García
Subdirector General de Evaluación Ambiental

En contestación a la consulta sobre el alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto **20150020, "LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA – ALICANTE (TREN DE LA COSTA)"**, adjunto envío los comentarios de la Oficina Española de Cambio Climático.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
Subdirección General de Coordinación de Acciones Frente al Cambio Climático

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
3 JUN 2015
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
Subdirección General de Evaluación Ambiental
ENTRADA 101/5828

@magrama.es

C/Alcalá nº 92
28071-Madrid
TEL: (34) 91 436
FAX: (34) 91 436

GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

oecc
Oficina Española de Cambio Climático

Comentarios de la Oficina Española de Cambio Climático (OECC) sobre el impacto ambiental del proyecto 20150020, "LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA – ALICANTE (TREN DE LA COSTA)"

El día 23 de abril de 2015 se recibió en la D.G. de la Oficina Española de Cambio Climático, procedente de la D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, solicitud de informe en relación con el impacto ambiental del proyecto 20150020, "LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA – ALICANTE (TREN DE LA COSTA)". El plazo para comentar es de 30 días hábiles desde la recepción de la comunicación.

Comentarios

Según el artículo 35.1.c de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*, el promotor del proyecto deberá elaborar un estudio de impacto ambiental que contendrá, entre otros, una *evaluación y, si procede, cuantificación de los efectos previsibles directos o indirectos, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, los factores climáticos, **el cambio climático**, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y **la interacción entre todos los factores mencionados**, durante las fases de ejecución, explotación y en su caso durante la demolición o abandono del proyecto.*

El Documento Inicial presentado propone la construcción de una conexión ferroviaria, a través del arco litoral, de los municipios del ámbito territorial Valencia-Gandía-Denia-Benidorm-Alicante. Se deduce del análisis, aunque no se indica claramente en el documento, que los corredores con igual numeración son alternativos y sólo uno de ellos será finalmente construido.

La adaptación al cambio climático no se ha tenido en cuenta para el diseño de esta fase del proyecto. En el marco del *Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático* (PNACC)[1] se ha promovido el desarrollo de varios proyectos de evaluación de los efectos de cambio climático que son relevantes para este proyecto y deberían tenerse en cuenta en el análisis detallado de las alternativas:

- *La consideración del cambio climático en la evaluación ambiental de planes y programas. Aplicación al caso de planes y programas de infraestructuras de transporte*[2].
- *Necesidades de adaptación al cambio climático de la red troncal de infraestructuras de transporte en España*[3].

[1] http://www.magrama.gob.es/es/cambio-climatico/temas/impactos-vulnerabilidad-y-adaptacion/plan-nacional-adaptacion-cambio-climatico/planificacion_seguimiento.aspx
[2] http://www.magrama.gob.es/es/cambio-climatico/publicaciones/documentos-de-interes/Inf_EAE%26CC%2sIT2012_tcm7-233472.pdf
[3] http://www.magrama.gob.es/es/cambio-climatico/publicaciones/documentos-de-interes/ACC%26IT_tcm7-348026.pdf

Además, la adaptación al cambio climático de los ecosistemas puede verse afectada por las infraestructuras de transporte como la que es objeto del presente proyecto. Por este motivo se sugiere consultar asimismo estas otras referencias:

- *Efectos del cambio climático sobre las interacciones entre las infraestructuras de transporte y la biodiversidad*[4].
- *La biodiversidad en la evaluación ambiental de infraestructuras de transporte en el contexto del cambio climático*[5].

Por otra parte, la selección entre las distintas opciones, al menos para los corredores 1-3, debería también tener en cuenta la proximidad a la costa. Para ello se recomienda consultar el informe C3E sobre el efecto del cambio climático en nuestras costas[6]. Asimismo, sería conveniente también tener en cuenta la *Estrategia Europea de Adaptación* y su documento de acompañamiento sobre asuntos marinos y costeros (*Climate change adaptation, coastal and marine issues*)[7].

En conclusión, **desde el punto de vista de la adaptación al cambio climático**, se considera que el proyecto debería tener en cuenta proyecciones de cambio climático tanto para revisar sus propios parámetros de diseño como para evaluar su impacto sobre la adaptación al cambio climático de su entorno.

En relación con las **emisiones de gases de efecto invernadero** (GEI), el documento inicial no evalúa estas emisiones, sólo menciona las emisiones a la atmósfera en general. Debería calcular las emisiones GEI atribuibles tanto a la fase de construcción como de explotación (a partir de la puesta en marcha del servicio) y llegado el caso, de su desmantelamiento, tanto de la infraestructura como de los trenes.

Además debe plantear alternativas de reducción de emisiones: considerando la coordinación y planificación en el planeamiento territorial, incluyendo alternativas que reduzcan el consumo energético y mejoren la eficiencia energética de las infraestructuras y las estaciones y edificios técnicos, recurriendo a prácticas, técnicas y materiales menos intensivos en consumo energético en la fase de construcción.

En conclusión, incluir el cálculo de la huella de carbono del proyecto en el documento inicial resulta una herramienta muy útil para valorar la incidencia del proyecto en el cambio climático desde la perspectiva de la mitigación. Se sugiere consultar el informe técnico del CEDEX relativo a la Consideración del cambio climático en la EA de planes y proyectos ferroviarios.

Madrid, 28 de mayo de 2015

[4] http://www.magrama.gob.es/es/cambio-climatico/publicaciones/documentos-de-interes/51-309-5-001_A4-T116_Febrero_2013_tcm7-321387.pdf
[5] http://www.magrama.gob.es/es/cambio-climatico/publicaciones/documentos-de-interes/51-309-5-001_A4-T117_Febrero_2013_tcm7-321386.pdf
[6] http://www.magrama.gob.es/es/cambio-climatico/temas/impactos-vulnerabilidad-y-adaptacion/2014_INFORME_C3E_final_tcm7-352338.pdf
[7] http://ec.europa.eu/clima/policies/adaptation/what/docs/swd_2013_133_en.pdf

MINISTERIO
DE AGRICULTURA , ALIMENTACIÓN
Y MEDIO AMBIENTE

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
29 MAY 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 29171

CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL JÚCAR

Valencia 12 de mayo de 2015
S/R: SGEA/RLL/mllr/20150020
N/R. 2015AM0083

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL JÚCAR
REGISTRO DE SALIDA
VALENCIA
NUM.: 8278
FECHA: 19/05/2015

SR. SUBDIRECTOR GENERAL DE
EVALUACIÓN AMBIENTAL
MINISTERIO DE AGRICULTURA,
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
Plaza San Juan de la Cruz, s/n
28071 - MADRID

ASUNTO: CONTESTACIÓN A CONSULTA SOBRE ALCANCE DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO 20150020 LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)

En relación con su escrito de 10 de abril de 2015 (registro de entrada nº 6942 de 10 de abril de 2015), sobre el asunto, se manifiesta lo siguiente:

La documentación consultada es la que figura en la página web de ese Ministerio.

En el ámbito de estudio existen varios cauces.

Por tanto, en su caso , en los cauces , se deberían tener en cuenta los siguientes factores, con carácter general :

La capacidad de desagüe de las obras de fábrica será suficiente para permitir el paso del caudal de avenida de cálculo, sin que se produzca sobreelevación, aguas arriba, de la lámina de agua.

Las embocaduras de las obras de fábrica, aguas abajo, deberán estar convenientemente protegidas y con los disipadores de energía adecuados, tendentes a evitar erosiones al restituir el agua a su cauce natural.

Independientemente de los caudales de cálculo, deberán dimensionarse las obras con los gálibos mínimos que garanticen el paso de los caudales sólidos previsibles, evitándose así la acumulación de materiales de gran tamaño en la estructura de desagüe.

Deberá reponerse la servidumbre de paso del agua de tal modo que se cumpla el art. 47.1 del texto refundido de la Ley de Aguas aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001 de 20 de julio (BOE nº 176 de 24 de julio) , es decir, sin modificar las servidumbres naturales actualmente existentes, garantizándose además, la inexistencia de riesgo de encharcamiento o inundación en las zonas próximas al trazado de la vía.

Se garantizará en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.

CORREO ELECTRÓNICO:
oficial@chj. es

AV.BLASCO IBAÑEZ, 48
46010 VALENCIA
TEL: 96 393 88 00
FAX: 96 393 88 01

MINISTERIO
DE AGRICULTURA , ALIMENTACIÓN
Y MEDIO AMBIENTE

CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL JÚCAR

Se deberá reducir en lo posible la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos, afectando únicamente al terreno estrictamente necesario.

Con respecto a los rellenos y vertidos, se garantizará la no afección a cursos de aguas superficiales y subterráneos, por vertidos contaminantes que puedan realizarse durante la fase de construcción, así como una vez finalizadas las obras.

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

Se garantizará la no afección a las formaciones vegetales de la ribera.

En cuanto a la hidrogeología, a los efectos de considerar los posibles impactos sobre las aguas subterráneas se estudiarán:

- Localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia.
- Calidad de las aguas e inventario de vertidos.
- Evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento del Domínio Público Hidraúlico , en la zona de flujo preferente de los cauces no pueden autorizarse actividades vulnerables frente a las avenidas ni actividades que supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de la citada zona de flujo preferente.

Las actuaciones previstas, deberán cumplir la legislación de aguas vigente y deberán solicitarse las correspondientes autorizaciones administrativas, para realizar las obras.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
Comisaría de Aguas
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL JÚCAR

EL COMISARIO DE AGUAS

Javier Ferrer Polo

CORREO ELECTRÓNICO:
oficial@chj. es

AV.BLASCO IBAÑEZ, 48
46010 VALENCIA
TEL: 96 393 88 00
FAX: 96 393 88 01

MINISTERIO
DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN
Y MEDIO AMBIENTE

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA: 3/07/2015

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO NATURAL
- 7 JUL 2015
SALIDA Nº 7818
Área de Espacios Naturales Protegidos

ASUNTO: Contestación a solicitud de informe del proyecto 20150020

DESTINATARIO:
Francisco Muñoz García
Subdirector General de Evaluación Ambiental
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Plaza de San Juan de la Cruz S/N
28071 Madrid

En relación a su escrito referente al proyecto titulado

"ESTUDIO INFORMATIVO LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)"

con referencia 20150020, en el que se solicitan sugerencias en torno a los aspectos ambientales del mismo, se adjunta el informe correspondiente.

Lo que transmito a los efectos oportunos

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
- 7 JUL 2015
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
Subdirección General de Evaluación Ambiental
ENTRADA 11274

Madrid, 3 de julio de 2015

EL SUBDIRECTOR GENERAL
DE MEDIO NATURAL

Fdo.: Miguel Aymerich Huyghues-Despointes

Pza S. Juan de la Cruz s/n
28071 Madrid
TEL.: 91 5976056
FAX: 91 5975973

En relación con el proyecto señalado a continuación, y a partir de la información disponible en esta Subdirección General, cabe señalar lo siguiente:

1 CONTEXTO ADMINISTRATIVO

Título del proyecto: "Estudio Informativo Línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)"

Promotor y Órgano sustantivo: Subdirección General de Planificacion Ferroviaria. Secretaria General de Infraestructuras (Ministerio de Fomento)

Fase de procedimiento de evaluación: Consultas previas sobre alcance de evaluación de impacto ambiental y contenidos del estudio de impacto ambiental. Según el artículo 7, apartado 1 del Anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental, el proyecto será objeto de una evaluación ordinaria ya que se encuentra incluido dentro del Grupo 6, apartado b del anexo I de dicha Ley.

Cuestiones planteadas en la consulta: Alcance de evaluación de impacto ambiental y contenidos a incluir en el estudio de impacto ambiental.

2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Localización y descripción del proyecto

El proyecto consiste en la creación de un eje ferroviario entre Valencia y Alicante con estaciones previstas en Gandía, Oliva, Denia, Calpe, Altea, Beridorm y Villajoyosa.

Parte del proyecto se llevaría a cabo aprovechando infraestructuras ya existentes como la línea Valencia-Gandía o la línea de la Generalitat Valenciana Alicante-Denia.

Alternativas

En el Documento Inicial del proyecto, se han seleccionado los corredores para cada uno de los 7 tramos de los que consta la línea de ferrocarril pero no se han identificado las alternativas dentro de cada corredor, aspecto que se incluirá en el estudio de impacto ambiental en una fase posterior de tramitación del proyecto.

Evaluación de la documentación presentada

La documentación presentada incluye información preliminar de escaso detalle en esta primera fase del proyecto donde todavía no han sido determinadas sus alternativas y por tanto no se han definido los elementos del medio natural –espacios naturales protegidos, hábitats de interés comunitario, especies protegidas de fauna y flora- potencialmente afectados por la ejecución de la infraestructura.

3 PRINCIPALES IMPACTOS POTENCIALES DETECTADOS

El proyecto no se encuentra aún definido y el promotor ha delimitado una amplia banda de afección con una gran superficie y heterogeneidad territorial que dificultan la identificación de impactos concretos sobre la biodiversidad.

1/4

Los corredores definidos para el proyecto son coincidentes con diversos espacios naturales protegidos, en concreto, las actuaciones podrían afectar de forma directa o indirecta a 19 espacios incluidos en la Red Natura 2000, 11 Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), 3 Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y 5 espacios conjuntos LIC-ZEPA así como 7 espacios naturales protegidos por la legislación autonómica de la Comunidad Valenciana. La mayoría de estos espacios son humedales costeros, tramos fluviales de las cuencas del Júcar y el Turia y sierras litorales de naturaleza caliza pertenecientes al Sistema Prebético. Es importante destacar que el proyecto podría tener repercusiones en la conectividad entre estos espacios, muchos de los cuales comparten especies de interés comunitario entre cuyas poblaciones pueden existir interacciones o en determinados casos pueden ser espacios con una función de corredor ecológico como sucede en el caso de los espacios fluviales o las alineaciones montañosas perpendiculares al litoral.

El proyecto puede afectar a distintas especies de fauna en función de las alternativas que se seleccionen en cada corredor. En términos generales, el proyecto puede afectar a los siguientes grupos de fauna:

1) Rapaces rupícolas: Las sierras litorales de la franja costera levantina albergan cortados y farallones apropiados para la nidificación de rapaces rupícolas como el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), especie *Vulnerable* en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 febrero) o el águila real (*Aquila chrysaetos*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y el búho real (*Bubo bubo*), especies incluidas en el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial (también incluido en el Real Decreto 139/2011, de 4 febrero). Aunque no es probable que las infraestructuras proyectadas afecten a las alineaciones montañosas que conforman el hábitat de nidificación de las especies señaladas, sí puede ocasionar la eliminación de amplias superficies de campiña que constituyen las áreas de campeo descanso o dispersión de estas aves.

2) Las sierras prebéticas, por la naturaleza sedimentaria de sus materiales presentan oquedades, cuevas y grietas aptas para el establecimiento de colonias de quirópteros, habiéndose identificado en los formularios normalizados de datos de los espacios de la Red Natura 2000 colonias de gran importancia para varias especies de los géneros *Rhinclophus* (*R. ferrumequinum*, *R. hipposideros*, *R. mehelyi* y *R. euryale*), *Myotis* (*M. myotis*, *M. blythii* y *M. capaccinii*) y *Miniopterus* (*M. schreibersii*) siendo especialmente relevantes las colonias de murciélago patudo (*Myotis capaccinii*) especie *En peligro de extinción* según el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 febrero). Al igual que sucede en el caso de las aves rapaces, el proyecto puede destruir o alterar extensas superficies de riberas, pastizales o humedales importantes para los murciélagos como zonas de alimentación.

3) Los humedales costeros coincidentes con el corredor definido para la línea de ferrocarril Valencia-Alicante albergan una importante biodiversidad siendo muy relevantes las comunidades piscícolas y ornítica. Cabe destacar entre las especies potencialmente afectadas por el proyecto la presencia de fartet (*Aphanius iberus*), samaruc (*Valencia hispanica*), cerceta pardilla (*Marmaronetta angustirostris*), focha cornuda (*Fulica cristata*), malvasía cabeciblanca (*Oxyura leucocephala*), porrón pardo (*Aythya nyroca*) o avetoro (*Botaurus stellaris*) especies *En peligro de extinción* según el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 febrero). La afección a los hábitats de estas especies pueden repercutir directamente en sus poblaciones y al mismo tiempo, si la infraestructura divide un humedal o separa dos adyacentes puede tener una importante repercusión en las aves acuáticas que se mueven entre distintas láminas de agua debido al aumento de la mortalidad no natural por atropellos y colisiones con las catenarias o a la limitación de los movimientos de las aves como consecuencia del efecto barrera de la plataforma del ferrocarril.

Dentro del corredor definido por el promotor se localizan, según la cartografía incluida en el Documento Inicial, un gran número de hábitats de interés comunitario (más de 150 teselas que albergan hábitats de interés comunitario), algunos de ellos, de carácter prioritario según el Anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad (Anexo I Directiva 92/43/CEE). La destrucción y fragmentación de los hábitats conlleva la pérdida de la complejidad estructural de la vegetación, lo cual produce indirectamente, el aislamiento de poblaciones de fauna y flora y un incremento notable del efecto borde sobre los fragmentos de hábitats, lo que en definitiva, supone, una aceleración de los procesos de degradación de los sistemas naturales así como una pérdida de funcionalidad de la conectividad entre manchas de hábitats o entre núcleos poblacionales de especies de fauna y flora.

Entre los hábitats afectados destaca por su abundancia y grado de protección comunitaria el hábitat 1150* "Lagunas costeras", de carácter prioritario y que está representado en la zona de actuación por los marjales, albuferas y lagunas características del mediterráneo levantino.

Impactos acumulados

La zona de actuación estudiada por el promotor para el Estudio Informativo presenta una extensa red de infraestructuras lineales siendo las más importantes la autopista AP-7, la carretera nacional N-332, las autovías A-3 y A-31, las carreteras de circunvalación (V-30, V-31 y V-11 en Valencia ó A-70 y A-77 en Alicante), la línea de ferrocarril de la Generalitat Valenciana Alicante-Denia, la línea de ferrocarril de titularidad estatal Valencia-Cullera-Gandía, las líneas de alta velocidad Madrid-Valencia y Madrid-Alicante.

Asimismo, está prevista la ejecución de la variante de Torrellano de la línea de ferrocarril Alicante- Murcia para dar servicio al aeropuerto de Alicante, el montaje de una tercera vía para la línea de mercancías entre Valencia y Almussafes y la construcción de un ramal de ferrocarril a la zona industrial de Almussafes.

Todos estos proyectos pueden tener efectos sinérgicos o acumulativos sobre los espacios de la Red Natura 2000 afectados así como sobre los tipos de hábitats de interés comunitario y sobre las especies de fauna y flora que albergan.

4 CONCLUSIONES

El proyecto se encuentra en un estado de definición preliminar habiéndose delimitado por parte del promotor un área de estudio general en cuyo interior se definirán las alternativas en el estudio de impacto ambiental (en adelante EsIA).

Desde el punto de vista constructivo, en el EsIA se deberán describir con detalle la ubicación y características del trazado definitivo, incluyendo todas las obras auxiliares previstas como préstamos, vertederos, accesos provisionales, parque de maquinaria, zonas de acopio de materiales, necesidad de acometer voladuras, líneas eléctricas y subestaciones eléctricas asociadas al proyecto, etcétera. Igualmente, se caracterizarán con precisión todas las obras singulares necesarias, como túneles o viaductos y se estimará el balance de materiales durante la fase de obras.

En relación con los inventarios del medio natural, el Estudio Informativo contiene información general de carácter exclusivamente bibliográfico que deberá ser detallada en el EsIA. Los inventarios de fauna y flora deberán basarse en datos obtenidos en prospecciones de campo específicas complementados con documentación bibliográfica como EsIA y Planes de Vigilancia Ambiental de otros proyectos, anuarios, atlas y libros rojos, informes técnicos de la administración e información científica proveniente de la consulta a expertos. En los inventarios se deberán aportar datos concretos de uso del espacio, abundancia o estado de conservación de las distintas especies detectadas.

Entre los inventarios a realizar, es imprescindible que en el EsIA se incluyan inventarios específicos de rapaces rupícolas y murciélagos provenientes de las sierras litorales y que tienen sus áreas de campeo en zonas incluidas en el corredor definido como área de estudio, debiendo delimitarse dichas áreas de campeo para definir la pérdida de hábitat de alimentación que pueden sufrir las especies presentes en el área de actuación.

Por otra parte, el EsIA deberá incluir un inventario de hábitats de interés comunitario, prioritarios y no prioritarios de toda la zona de actuación, siendo especialmente importante la detección de manchas de humedales, incluyendo las estacionales de pequeño tamaño que puedan albergar especies de aves y de peces protegidas. Asimismo, es importante estudiar la interrelación entre las distintas láminas de agua y los movimientos de la avifauna entre ellas.

El proyecto puede afectar a distintos espacios pertenecientes a Red Natura 2000. Por lo tanto, en cumplimiento del artículo 45, apartado 4 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, se

hace necesaria una adecuada evaluación de las repercusiones negativas de las actuaciones sobre los distintos valores naturales que albergan estos espacios.

La determinación del carácter significativo del efecto producido por un proyecto se debe evaluar, para cada uno de los espacios afectados, en relación con el estado de conservación que tuvieran los hábitats y las especies posiblemente afectados antes de la aplicación del mismo, y de acuerdo con los datos recogidos en el Formulario Normalizado de Datos del lugar Natura 2000 y los conocimientos científicos más actualizados. La cuantificación de los daños ejercidos sobre hábitats y especies de interés comunitario deberá tener en cuenta la superficie, cobertura y estado de conservación de los hábitats afectados y la variación en la densidad de la variación poblacional y reducción en el área de distribución de las especies.

Esta evaluación debe incluir a todos los elementos relacionados con la integridad ecológica de los espacios y con la coherencia global de la Red, y contendrá información actualizada de, al menos, los siguientes aspectos:

-Estructura, función y papel de cada uno de los LIC y ZEPA afectados.

-Área de distribución, representatividad, singularidad y estado de conservación de los hábitats prioritarios y no prioritarios de cada lugar.

-Tamaño de las poblaciones, distribución, grado de aislamiento, fenología, singularidad, representatividad, uso del espacio y estado de conservación de las especies de interés comunitario presentes en cada lugar.

-Papel de cada lugar en la región biogeográfica y en la coherencia global de la Red.

La evaluación debe incluir un análisis de todos los impactos potenciales que puedan incidir significativamente en cada lugar, teniendo en cuenta efectos sinérgicos o acumulativos que puedan surgir de la acción combinada con otros proyectos. Se determinará la afección potencial del proyecto sobre cada uno de los hábitats de interés comunitario afectados dentro de los espacios de la Red Natura 2000. Se calculará el impacto residual del proyecto sobre estos elementos, una vez estimado el efecto de las medidas preventivas y correctoras a aplicar. La valoración de este impacto residual se realizará a partir de los datos de superficie absoluta perdida de cada hábitat de interés comunitario en cada espacio afectado y la pérdida relativa respecto al total de superficie de ese hábitat en el lugar alterado.

También se realizará una valoración del cambio en la estructura y función de los hábitats presentes en el entorno de la actuación. Para ello, se utilizarán las variables seleccionadas en el documento *Bases ecológicas para la conservación de los tipos de hábitat de interés comunitario en España*, de esta Dirección General, para cada uno de los hábitats afectados. Para estimar el cambio en el estado de conservación se deberá caracterizar la situación preoperacional, mediante un muestreo para las variables indicadas, de los hábitats de cada espacio y posteriormente establecer una estimación de los cambios en las mediciones que se producirían por la ejecución del proyecto.

La caracterización de la integridad biológica y la evaluación del impacto, deben basarse en los mejores indicadores posibles específicos de los valores de Red Natura 2000. Para valorar y cuantificar la información relativa a los hábitats de interés comunitario, se deberían tener en cuenta los resultados del proyecto *Bases ecológicas para la conservación de los tipos de hábitat de interés comunitario en España*, de esta Dirección General, principalmente en lo concerniente a la tipificación y caracterización ecológica de esos tipos de hábitat, a la definición, determinación y evaluación de su estado favorable de conservación, y al análisis de sus principales factores de amenaza.

En cuanto al análisis de los impactos potenciales sobre la biodiversidad, en el EsIA se deberá evaluar de manera específica qué efecto tendrá sobre el medio natural la fragmentación de hábitats, el efecto barrera para la fauna y sus implicaciones en la conectividad del territorio.

El promotor deberá incluir en el EsIA un conjunto de medidas preventivas y correctoras, y en su caso, de medidas compensatorias para paliar o compensar los impactos generados sobre la biodiversidad, así como un compendio de buenas prácticas ambientales. Entre las medidas correctoras tienen una gran importancia en infraestructuras lineales la instalación de pantallas acústicas, de pasos de fauna y de cerramientos perimetrales. Así mismo,

elaborará un plan de vigilancia ambiental de las actuaciones para garantizar la aplicación de las medidas establecidas -donde se incluirá un método de seguimiento de atropellos de y colisiones de fauna- y un plan de restauración de los terrenos afectados por las obras durante la fase de ejecución del proyecto.

Para el establecimiento de medidas destinadas a mantener la permeabilidad territorial, se seguirán las indicaciones recogidas en las *Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales* del Ministerio de Medio Ambiente (2006). Además, para controlar su eficacia, se adoptarán 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 Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2008).

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA DE SANITAT
DIRECCIÓ GENERAL DE SALUT PÚBLICA

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
29 MAY 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 29177

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE
CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL
Y MEDIO NATURAL

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

PL. SAN JUAN DE LA CRUZ, S/N
28071 MADRID

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA DE SANITAT
Registre General
Data 22 MAYO 2015
EIXIDA 25696/6025

DGSP/SGEVS/SSA
LM/HV/JVM/AR/cv

Adjunto se remite contestación a la consulta sobre **ALCANCE DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO 20150020 LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA).**

Valencia, a 20 de mayo de 2015

LA DIRECTORA GENERAL DE SALUD PÚBLICA

Fdo.: Lourdes Monge García

Missar Mascó, 31 - 46010 València - Tel. 961 928 000

GENERALITAT VALENCIANA
DIRECCIÓ GENERAL DE SALUT PÚBLICA

DGSP/SGEVS/SSA
JVM/AR/cv

CONTESTACIÓN A CONSULTA SOBRE ALCANCE DE LA EVALUCIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO 20150020 LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)

En relación al documento de referencia y de conformidad con lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y una vez que se ha procedido al análisis de la documentación presentada desde esta Sección se informa que:

Aspectos relevantes del proyecto

La actuación objeto de este Estudio Informativo se ubica entre las provincias de Valencia y Alicante. En concreto, el área de estudio es la franja litoral que discurre entre ambas ciudades.
Con una densidad de población media que supera los 219 habitantes por Km^2, claramente superior a la media española (93 hab./ Km^2), destaca el marcado desequilibrio demográfico existente al concentrarse la mayor parte de la población en la franja costera (53% de la población).

Por tanto, dada la cercanía que se espera a las poblaciones presentes, se deberá tener en cuenta:

Agua de consumo humano

Se deberá garantizar la protección a las aguas destinadas al abastecimiento humano, tanto durante la fase de obras, como de explotación.

Se identificará las masas de agua, superficiales y subterráneas, y las zonas más vulnerables a la contaminación de las aguas subterráneas, regulando perímetros de protección en torno a las captaciones para el consumo humano.

Los residuos que se generen durante la fase de construcción, tales como aceites, escombros, tierras, hormigón, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno.

Missar Mascó, 31 - 46010 València - Tel. 961 928 000

GENERALITAT VALENCIANA

DIRECCIÓ GENERAL DE SALUT PÚBLICA

Las tareas de reparación y mantenimiento de la maquinaría, deberán realizarse en taller autorizado, evitando realizarse en la zona de actuación de este modo se evitara la posible contaminación del suelo.

Proteccion de la atmósfera

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción durante la construcción de la vía pudiera producir sobre los términos afectados y las edificaciones dispersas se efectuaran las siguientes medidas:

Se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, la periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para ,mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportaran tapados.

Protección contra el ruido

El proyecto de construcción deberá llevar un Estudio Acústico.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora originados por la infraestructura durante su vida util deberán cumplir con los limites establecidos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica.

Durante la fase de construcción, se deberán contemplar medidas que permitan reducir las molestias a los vecinos, como la adaptación del calendario y horario de obras, así como la utilización de maquinaria técnica y viablemente menos ruidosa.

Los distintos elementos de la actuación implican la ocupación directa de una franja de suelo que puede estar dedicado a distintos tipos de aprovechamientos. En consecuencia, se producirá un desplazamiento de los usos presentes y sus estructuras socioeconómicas por tanto se garantizará durante la construcción y explotación de la nueva linea la continuidad del funcionamiento de los servicios interceptados (líneas eléctricas, conducciones de gas, líneas telefónicas, red de saneamiento, red de abastecimiento, etc.).

2 / 3

GENERALITAT VALENCIANA

DIRECCIÓ GENERAL DE SALUT PÚBLICA

Además 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, así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

Por último, cualquier modificación significativa introducida durante el proyecto de construcción o en posteriores modificados de este durante la ejecución de las obras se que sean susceptibles de generar riesgos ambientales de interés para la salud de la población deberá ser notificada a esta Direcciòn General

Valencia 13 de mayo de 2015

EL JEFE DE LA SECCIÓN DE SANIDAD AMBIENTAL

Fdo. José Vicente Martí Boscà

3 / 3

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT
Direcció General de Transports i Logística
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
16 JUN 2015
Registro Aux. - Rzp San Joaquín la Cruz
ENTRADA 33072
HORA

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT
Data: 10 JUNY 2015
EIXIDA N.º 23040
REGISTRE GENERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTALES Y MEDIO NATURAL
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ, S/N
28071 MADRID

ASUNTO: CONSULTA SOBRE ALCANCE DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO 20150020 LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA).

N/Ref. Expte 20150020

Adjunto se remite informe relativo a la evaluación ambienta del Proyecto 20150020 de la Línea Ferrroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa), a los efectos oportunos.

Valencia, 8 de junio de 2015
La Jefa de Sección
Servicio de Planificación

Teresa Font Jimenez

Tel. 96 386 60 00 telefonades des de fora de a Comunitat Valenciana llamadas desde fuera de la Comunidad Valenciana

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT
Direcció General de Transports i Logística
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

INFORME

ASUNTO: CONTESTACIÓN A CONSULTA SOBRE ALCANCE DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO 20150020 LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA).

N/Ref. Expte 20150020

El 23 de abril se recibe en esta Conselleria el escrito del Ministerio de Medio Ambiente notificando la apertura del periodo de consultas del documento inicial del proyecto arriba mencionado según lo establecico en el artículo 34 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, por lo que este Servicio de Planificación procede a la redacción del presente informe.

ANTECEDENTES

Con fecha 11 de octubre de 2011, se firmó el Protocolo para el desarrollo de actuaciones del Corredor Ferroviario denominado Tren de la costa Valencia-Alicante, entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Renfe Operadora y el Ente Gestor de la Red de Transportes y Puertos de la Generalitat.
Dicho protocolo establecía el marco general para la realización de los estudios técnicos y económicos necesarios para acometer estas actuaciones.
Dentro del marco de dicho protocolo, la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente redactó en Abril de 2014 el Estudio Previo de Viabilidad de la conexión Valencia-Alicante por la costa y el Ministerio de Fomento, está redactando el Estudio Informativo de la línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa) (Clave A E El VV-230) al que se refiere el documento inicial para consultas ambientales objeto de este informe.

DOCUMENTO INICIAL PARA CONSULTAS AMBIENTALES

En el documento inicial se han delimitado una serie de corredores por los que discurrirían las distintas alternativas. Se trata de unas franjas de ancho entre 10 y 20 km por donde irían las distintas alternativas.

Estos corredores se han tramificado en los siguientes 6 tramos:

- Tramo 0 - Corredor actual Valencia-Gandía
- Tramo 1 - Gandía
- Tramo 2 - Oliva
- Tramo 3 - Dénia-Calpe
- Tramo 4 - Altea-Benidorm
- Tramo 5 - Villajoyosa

Tel. 96 386 60 00 telefonades des de fora de la Comunitat Valenciana llamadas desde fuera de la Comunidad Valenciana

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT
Direcció General de Transports i Logística
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

- Tramo 6 - Entrada a Alicante

Para cada uno de esos tramos, se describen distintas opciones de corredor, con distintas soluciones cada una de ellas para su posterior valoración.

COMENTARIOS AL DOCUMENTO INICIAL

Las soluciones a los distintos tramos y corredores van en la línea de las analizadas en el Estudio Previo de Viabilidad de la conexión Valencia-Alicante redactado por esta conselleria en abril de 2014; no obstante se realizan las siguientes observaciones con el ruego de que se tengan en cuenta:

- En el apartado 5.2.4 Tramo Dénia-Calpe, se han grafiado tres corredores distintos, sin embargo, en el texto sólo se definen dos de ellos, el Corredor 3A con un recorrido paralelo a la autopista AP-7 y el Corredor 3B que bordea las montañas existentes pasando por Xàbia. Faltaría pues, el Corredor 3C que discurriría en la franja superpuesta a la línea del TRAM de Alicante.

Por otro lado, el gráfico que se da al inicio de este apartado, es diferente al que se da en el resto de apartados, incluido el de la página 25, en el que la alternativa llamada 3B no está trazada.

Se da la circunstancia de que el corredor 3C que discurriría en la franja superpuesta a la línea del TRAM de Alicante sí que se ha tenido en cuenta en el Estudio Previo de Viabilidad de la conexión Valencia-Alicante redactado por esta conselleria en abril de 2014, por lo que consideramos que debe tenerse en cuenta en el Estudio Informativo.

Valencia, 5 de junio de 2015

La Jefa de Sección
Servicio de Planificación

Teresa Font Jimenez

El Subdirector General de Planificación, Logística y Seguridad

Jaime Pallarol Simón

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA DE GOVERNACIÓ I JUSTÍCIA
SECRETARIA AUTONÒMICA DE GOVERNACIÓ
DIRECCIÓ GENERAL DE PREVENCIÓ, EXTINCIÓ D'INCENDIS I EMERGÈNCIES
Avda. Camp de Túria, nº6
46183 – L'Eliana
Tel.: 96.275.90.93
Fax: 96.275.90.63

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA DE GOVERNACIÓ I JUSTÍCIA
D.G. Prevenció, Extinció d'Incendis i Emergències
Registre General
Data: 6 MAY 2015
EIXIDA Núm. 13580
HORA

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
COR 15/258 (VT/cs)
12 MAY 2015
Registro Aux. - Pzas. San Juan de la Cruz
ENTRADA 25051

Subdirección General de Evaluación Ambiental
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL
SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE
MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
Plaza de San Juan de la Cruz s/n
28071 Madrid

Asunto: INFORME DE RIESGOS DEL PROYECTO 20150020 "LINEA FERRROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)"

En respuesta a su escrito relativo al proyecto 20150020 "Línea ferroviaria Valencia-Alicante (tren de la costa)", en el que se efectúa consulta a la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias sobre el alcance de la evaluación de impacto ambiental, de acuerdo a lo que establece la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*; se remite el informe anexo.

Valencia, 4 de mayo de 2015
LA DIRECTORA GENERAL DE PREVENCIÓN, EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y EMERGENCIAS

Irene Rodríguez Rodrigo

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA DE GOVERNACIÓ I JUSTÍCIA
SECRETARIA AUTONÒMICA DE GOVERNACIÓ
DIRECCIÓ GENERAL DE PREVENCIÓ, EXTINCIÓ D'INCENDIS I EMERGÈNCIES

Avda. Camp de Túria, nº6
46183 – L'Eliana
Tel.: 96.275.90.93
Fax: 96.275.90.63

COR 15/258 (JVT/cs)

El presente informe se redacta por parte de los Servicios de Planificación y de Prevención y Extinción de la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias en respuesta al escrito relativo al proyecto 20150020 "Línea ferroviaria Valencia-Alicante (tren de la costa)", remitido por parte de la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Una vez consultadas la documentación referente al proyecto y las normativas vigentes aplicables al estudio de los diferentes riesgos a considerar, cabe señalar que:

- **Riesgo de inundaciones:** tal y como se señala a la documentación aportada, el área de estudio del proyecto se ve afectada por el riesgo de inundación en gran parte.

  En la documentación se hace referencia al Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundaciones de la Comunitat Valenciana; no obstante, únicamente se considera la cartografía del riesgo de inundación del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables. Desde esta Dirección General se estima que se debe considerar igualmente la cartografía del PATRICOVA que, aunque actualmente no ha finalizado su proceso de revisión, se encuentra disponible en la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

  Asimismo, en el desarrollo del proyecto se deberán asumir todos los condicionantes y limitaciones que establece el PATRICOVA en las zonas afectadas por el riesgo de inundaciones.

- **Riesgo de deslizamientos:** en la documentación aportada no se considera este riesgo; no obstante, según la Cartografía Temática de la Comunitat Valenciana (disponible en la web de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente) el área de estudio del proyecto se ve afectada en diversos puntos, por lo tanto, se deberá considerar este riesgo en el desarrollo del proyecto.

- **Riesgo sísmico:** tal y como indica la documentación aportada, según la Norma de Construcción Sismorresistente de 2002 (NCSR-02) la aceleración sísmica del área de estudio del proyecto es superior a 0,04 g. Por lo tanto, en el desarrollo del proyecto se deberán asumir todas las medidas establecidas al efecto en la NCSR-02.

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA DE GOVERNACIÓ I JUSTÍCIA
SECRETARIA AUTONÒMICA DE GOVERNACIÓ
DIRECCIÓ GENERAL DE PREVENCIÓ, EXTINCIÓ D'INCENDIS I EMERGÈNCIES

Avda. Camp de Túria, nº6
46183 – L'Eliana
Tel.: 96.275.90.93
Fax: 96.275.90.63

COR 15/258 (JVT/cs)

- **Riesgo de accidentes graves:** no se considera que el desarrollo del proyecto suponga un incremento del riesgo generado por las empresas afectadas por el Real Decreto 1254/1999 localizadas en el área de estudio del proyecto.

- **Riesgo ocasionado por accidente en el transporte de mercancías peligrosas:** según lo que establece el Plan Especial de la Comunidad Valenciana frente al riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas (Decreto 49/2011, de 6 de mayo, del Consell), la mayor parte del área de estudio del proyecto se encuentra afectada por el nivel alto de este riesgo por estar junto a vías de circulación preferente de estas mercancías. El desarrollo del proyecto supondrá un incremento del riesgo actualmente existente en el caso de que por la nueva línea circulen mercancías, además de pasajeros.

- **Riesgo de incendios forestales:** según la cartografía del Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana (disponible en la web de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente), en el área de estudio del proyecto se hallan numerosas zonas de vegetación forestal. Por lo tanto, respecto al riesgo de incendios forestales se deberá considerar lo siguiente:

  - <u>Ejecución de obras y trabajos en zonas forestales o inmediaciones</u>

    Todas las actuaciones que se realicen en las zonas forestales, así como sus alrededores, deberán cumplir lo que indica el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Gereralitat, por el que se aprueba el pliego general de normes de seguridad en prevención de incendios forestales que se han de observar en la ejecución de obras y trabajos que es realicen en terreno forestal o en sus alrededores.

  - <u>Planes de Prevención de Incendios Forestales de las Demarcaciones Forestales</u>

    El área de estudio del proyecto se localiza en las Demarcaciones Forestales de Llíria, Polinyà de Xuquer y Altea; por lo tanto, en el desarrollo del proyecto se deberá considerar lo que indica la documentación de los planes de prevención de incendios forestales de dichas demarcaciones forestales al respecto. La documentación de los mismos se puede consultar en la página web de la Conselleria de Gobernación y Justicia.

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA DE GOVERNACIÓ I JUSTÍCIA
SECRETARIA AUTONÒMICA DE GOVERNACIÓ
DIRECCIÓ GENERAL DE PREVENCIÓ, EXTINCIÓ D'INCENDIS I EMERGÈNCIES

Avda. Camp de Túria, nº6
46183 – L'Eliana
Tel.: 96.275.90.93
Fax: 96.275.90.63

COR 15/258 (JVT/cs)

- Planes de Prevención de Incendios Forestales de los Parques Naturales

El área de estudio del proyecto abarca el entorno o parte de los parques naturales de la Albufera, la Marjal de Pego-Oliva y el Montgó; por lo tanto, en el desarrollo del proyecto se deberá considerar lo que indica al respecto de la prevención de incendios la documentación de los planes de prevención de incendios forestales de los parques naturales que se vieran afectados. La documentación de los mismos se puede consultar en la página web de la Conselleria de Gobernación y Justicia.

L'Eliana, 30 de abril de 2015

EL COORDINADOR DE RECURSOS Y PROTECCIÓ CIVIL

Jaime Villanueva Tomás

EL JEFE DE SECCIÓN DE PREVENCIÓN DE INCENDIOS FORESTALES

Alberto Solana López

Pàgina 3 de 3

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

Direcció General de Medi Natural

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Ambiente
SUBDIRECCION GENERAL DE EVALUACION AMBIENTAL
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
28071 - MADRID

GENERALITAT VALENCIANA
Registre General
Fecha 26 MAYO 2015
SALIDA 20315

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
03 JUN 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 30284

N. Ref.: C54/2015
S. Ref.: SGEA/RLL/MLLR/20150020
Asunto: Solicitud de informe.

En relación con el asunto de referencia sobre LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA), adjunto le remito informe elaborado por el Servicio de Ordenación y Gestión Forestal de esta Dirección General al respecto.

Valencia, 19 de mayo de 2015

LA DIRECTORA GENERAL DE MEDIO NATURAL

Fdo. Salomé Pradas Ten

GENERALITAT VALENCIANA

Direcció General de Medi Natural

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE-TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA-Tel. 012

INFORME RELATIVO A CONSULTA SOBRE ALCANCE DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL "PROYECTO LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)".

En materia de:	ORDENACIÓN Y GESTIÓN FORESTAL
N/Ref.:	346/15 SOGF
Peticionario:	Subdirección General de Medio Natural
S/Ref.:	C54/2015

0. ANTECEDENTES Y MOTIVACIÓN DEL INFORME

Con fecha de 24 de abril de 2015, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en relación con el proyecto "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)", notifica la apertura del período de consultas establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, poniendo a disposición de esta administración el documento inicial y los planos del proyecto, al objeto de consultar sobre la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental de este proyecto, en función de sus impactos más significativos, así como sobre otras posibles alternativas de actuación, informaciones o normas que el promotor deba tener en cuenta en la elaboración de dicho estudio.

1. ANTECEDENTES DE HECHO

1.1. BREVE DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Se entiende por Tren de la Costa Valencia-Alicante la conexión ferroviaria a través del arco litoral, de los municipios de dicho ámbito territorial, Valencia-Gandía-Denia-Benidorm-Alicante.

El Estudio Informativo del Tren de la Costa pretende analizar la viabilidad técnica, ambiental y socioeconómica de un nuevo corredor ferroviario costero que esté conectado a la red ferroviaria de interés general y que una a las principales poblaciones de la costa.

El ámbito del estudio comprende un área de 239.200 hectáreas, con una anchura de entre 10 y 15 Km y unos 175 Km de longitud, que sigue paralela a la costa, entre las comarcas situadas al norte de la provincia de Alicante y sur de Valencia, estableciendo una "zona de corredores" para el estudio del trazado ferroviario. En este área se han valorado una serie de variables con el objetivo de caracterizar el entorno.

1.2. ASPECTOS DEL PROYECTO DE DECRETO RELACIONADOS CON LAS FUNCIONES DEL SERVICIO DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN FORESTAL.

Conforme al artículo 13 del Decreto 47/2015, de 17 de abril, del Consell, por el que aprueba el Reglamento Orgánico y Funcional de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, le corresponde al Servicio de Ordenación y Gestión Forestal, entre otros, *"la ordenación integrada y gestión sostenible de los recursos forestales y, específicamente, de los montes de utilidad pública y montes patrimoniales de la Generalitat; ... ; la conservación y defensa hidrológico-forestal; ...; las ordenaciones integrales de montes y tratamientos silvícolas, sin perjuicio de las competencias que en esta materia puedan corresponder a la Conselleria competente en materia de prevención de incendios forestales; las obras de restauración y mejora paisajística en terrenos forestales; la elaboración, desarrollo y aplicación del instrumento de planificación y ordenación forestal de la Comunitat Valenciana; ..."*.

GENERALITAT VALENCIANA

Direcció General de Medi Natural

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE-TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA-Tel. 012

Según el estudio informativo, para el estudio de la vegetación actual que cubre el suelo, se ha utilizado la cartografía del CORINE LAND COVER. No se indica en ningún sitio que se haya tenido en cuenta el anexo cartográfico del PATFOR.

Dentro del estudio de condicionantes medioambientales del trazado, se ha tenido en cuenta la existencia de montes catalogados, considerándolos como zonas de "acogida media-baja", cuando quizá deberían estar incluidos como zonas de "acogida baja", dado el régimen de dominio público que ostenta el suelo, conforme a la Ley 43/2003, de Montes y Ley 3/1993, Forestal de la Comunitat Valenciana, y del importante papel que tienen en la zona en la mejora del paisaje, el control de la erosión y de su trascendencia hidrológico-forestal.

Estudiada la cartografía, se observa que no todos los montes catalogados (dominio, utilidad pública y protectores), han sido representados en los correspondientes planos. No se explica tampoco el criterio seguido para representar unos sí y otros no. Es necesario representar la totalidad de los mismos, a los efectos de toma de decisiones y planificación.

Dentro del estudio de condicionantes ambientales del trazado, no se ha tenido en cuenta la existencia de vías pecuarias, a pesar de tratarse de un dominio público, que exigirá un tratamiento especial de las mismas. Deberían considerarse como "zonas de acogida media-baja", ya que existe una posibilidad de modificar su trazado original, a fin de realizar una obra pública de estas características, siempre que se cumplan una serie de condicionantes (art. 22 y 23 de la Ley 3/2014, de 11 de julio, de la Generalitat, de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana)

2. FUNDAMENTOS DE DERECHO

- Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.
- Ley 3/1993, de 9 de diciembre, Forestal de la Comunitat Valenciana.
- Decreto 98/1995, de 16 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Forestal de la Comunitat Valenciana.
- Decreto 58/2013, de 3 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana.
- Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.
- Ley 3/2014, de 11 de julio, de la Generalitat, de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y Biodiversidad.
- Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana.

3. CONCLUSIÓN

De todo lo anteriormente expuesto, se debe ampliar el estudio informativo, con los siguientes **CONTENIDOS**, que tienen carácter vinculante, según la normativa indicada:

En relación con la planificación y ordenación forestal de la Comunitat Valenciana, debe tenerse en cuenta el Decreto 58/2013, de 3 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana (PATFOR). El PATFOR es un Plan de Acción Territorial sectorial, conforme al artículo 16 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (LOTUP).

El **suelo forestal** es el considerado en el anexo cartográfico del PATFOR, aprobado por Decreto 58/2013. Esta cartografía del suelo forestal está disponible en el servidor cartográfico WMS (público) de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente y pueden descargarse algunas de sus capas a través del portal TERRASIT (http://terrasit.gva.es/).

La cartografía del suelo forestal PATFOR establece, a falta de informe de mayor detalle, el suelo que debe

GENERALITAT VALENCIANA

Direcció General de Medi Natural

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE-TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA-Tel. 012

considerarse forestal y, por tanto, regulado por la legislación sectorial específica. Para determinar el tipo de vegetación que cubre el suelo forestal pueden utilizarse otras herramientas como el CORINE LAND COVER o el Mapa Forestal de España.

De igual modo, el PATFOR contiene abundante información cartográfica, disponible en buena parte a través de los servidores públicos WMS, de la que se pueden obtener datos sobre: terreno forestal, tipología de vegetación, ecosistemas forestales, cobertura arbórea, subtipos climáticos, servicios de regulación de suelos forestales (erosión, hidrología, etc.), suelos incendiados, caracterización de la propiedad forestal, planeamiento territorial, etc. Se insta a su consulta para elaborar un documento más preciso.

En la valoración del planeamiento urbanístico se debe tener en cuenta lo dispuesto en el PATFOR. Así, éste, en su artículo 23, diferencia entre suelo forestal ordinario y suelo forestal estratégico. También el artículo 5 de la Ley 5/2014 LOTUP, incluye a los montes de dominio público, utilidad pública y protectores, como parte de la **Infraestructura Verde de la Comunitat Valenciana**. Estas consideraciones obligan a replantear la capacidad de acogida de los montes catalogados como zonas de "acogida baja".

Así pues, en el estudio informativo deben representarse gráficamente la totalidad de **montes catalogados** y gestionados por la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat, al tratarse en su mayoría de montes de dominio público. Se ha constatado la omisión de varios montes que se encuentran total o parcialmente en la denominada "zona de corredores". Debe recordarse al respecto, y de la disponibilidad de suelo para ejecutar el proyecto, el contenido de la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, y en especial, los artículos 14 y 15.

La cartografía de los montes gestionados está disponible en el servidor cartográfico WMS (público) de esta conselleria y pueden descargarse algunas de sus capas a través del portal TERRASIT (http://terrasit.gva.es/)

En el estudio informativo deben representarse gráficamente la totalidad de **vías pecuarias** gestionadas por la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat, al tratarse de bienes de dominio público destinado al tránsito ganadero, regulados por la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, y la Ley 3/2014, de 11 de julio, de la Generalitat, de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana.

Dado el carácter de bienes de dominio público de las vías pecuarias y de su calificación genérica en suelo no urbanizable como "suelo no urbanizable protegido" (art. 21.4, Ley 3/2014), se deberán considerar como "zonas de acogida baja ó media-baja", ya que existe una posibilidad de modificar su trazado original o articular sistemas de cruce, a fin de realizar una obra pública de estas características, siempre que se cumplan una serie de condicionantes (art. 22 y 23, Ley 3/2014).

Algunas de estas vías pecuarias se encuentran de hecho atravesadas por la infraestructura ferroviaria existente, debiendo abordarse en este estudio informativo, la revisión del estado de los distintos cruces y las medidas necesarias para hacerlos compatibles y rehabilitar efectivamente el tránsito ganadero y de usos compatibles y complementarios, en condiciones de seguridad, en aquellos puntos en los que actualmente no puedan garantizarse.

La cartografía informativa, a falta de mayor detalle o deslinde administrativo firme, del trazado de las vías pecuarias clasificadas está disponible en el servidor cartográfico WMS (público) de esta conselleria y pueden descargarse algunas de sus capas a través del portal TERRASIT (http://terrasit.gva.es/).

En la fase de ejecución de obra y diseño de actuaciones, deberá tenerse en cuenta que en las labores de acondicionamiento de la vegetación, aclareos, desbroce, tala de pies o cualquier otro trabajo selvícola en los terrenos forestales afectados, se ejecutarán preservando las especies de interés y protegidas contempladas en el Decreto 70/2009, de 22 de mayo, del Consell, por el que se crea y regula el Catálogo Valenciano de Especies de Flora Amenazadas y se regulan medidas adicionales de conservación y Orden 6/2013, de 25 de marzo, de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, por la que se modifican los listados valencianos de especies protegidas de fauna y flora.

Los restos de vegetación considerada como alóctona e invasora contemplada en el Decreto 14/2013, de 18 de

GENERALITAT VALENCIANA

Direcció General de Medi Natural

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE-TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA-Tel. 012

enero, del Consell, de modificación del Decreto 213/2009, de 20 de noviembre, por el que se aprueban medidas para el control de especies exóticas invasoras en la Comunitat Valenciana, que se generen en la ejecución de obra, serán retirados del medio natural y depositados en vertedero controlado.

Se tendrá en cuenta que las plantas y semillas empleadas para la restauración de los terrenos forestales afectados por obras, deben adaptarse a la normativa vigente y en concreto al Decreto 15/2006 de 20 de enero, del Consell y la Orden del 10 de enero de 2007, de la Consellería de Territorio y Vivienda. Se debe indicar las regiones de procedencia de las especies seleccionadas para la zona de actuación.

Para la restauración de un terreno forestal afectado por obras, se deberán tener en cuenta el artículo 27 de la Ley 3/1993, Forestal, los artículos 64 y 65 del Decreto 98/1995, de 16 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la misma, y la Orden de 16 de mayo de 1996, de la Conselleria de Medio Ambiente, sobre directrices técnicas básicas para actuaciones de forestación o repoblación forestal.

Se deberá cumplir en todo momento la normativa vigente sobre prevención de incendios forestales: artículo 145 y siguientes del Reglamento de la Ley 3/1993, de 9 de diciembre, Forestal de la Comunidad Valenciana, aprobado por Decreto 98/1995, de 16 de mayo, y se dará cumplimiento estricto del Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat 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 en sus inmediaciones, debiendo recordar el riesgo añadido que supone trabajar con maquinaria en terrenos de naturaleza silícea.

Debe recordarse, a los efectos, que quedará terminantemente prohibido encender fuego, suspendiéndose los trabajos en caso de decretarse preemergencia de nivel 3 frente al riesgo de incendios forestales o en cualquier otra circunstancia que, a criterio de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente u otra autoridad con competencia en prevención de incendios, pudiera concurrir en ese momento y que hiciera desaconsejable la realización de los trabajos. El nivel de preemergencia se puede consultar diariamente en la página web www.112cv.com , en Twitter @gva_112cv , así como en el ayuntamiento.

Lo que se informa para su conocimiento y efectos oportunos.

Valencia, 15 de mayo de 2015

Vº Bº del Jefe de Servicio de Ordenación y Gestión Forestal

GENERALITAT VALENCIANA
Dirección General del Medio Natural
Servicio de Ordenación y Gestión Forestal
VALENCIA

Emilio González López

El Técnico Forestal

Mario Romero Vivó

4 de 4

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

Direcció General de Medi Natural

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Ambiente
SUBDIRECCION GENERAL DE EVALUACION AMBIENTAL
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
28071 - MADRID

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
25 MAY 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 0 7 9 3 5
HORA

N. Ref.: C54/2015
S. Ref.: SGEA/RLL/MLLR/20150020
Asunto: Solicitud de informe.

En relación con el asunto de referencia sobre LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA), adjunto le remito informe elaborado por el Servicio de Vida Silvestre de esta Dirección General al respecto.

Valencia, 15 de mayo de 2015

LA DIRECTORA GENERAL DE MEDIO NATURAL

Fdo. Salomé Pradas Ten

GENERALITAT VALENCIANA
Registro General
Fecha 20 MAYO 2015
SALIDA 19709

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

Direcció General de Medi Natural

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

INFORME SOBRE EL PROYECTO DE LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA – ALICANTE (TREN DE LA COSTA)

Proyecto Evaluado: Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa). Fase de Consultas
S/Ref.: SGEA/RLL/MLLR/20150020
N/Ref.: 234/VS/2015 – C54/2015
Asunto: Afecciones a biodiversidad Y NATURA 2000
Órgano promotor: DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES. MINISTERIO DE FOMENTO
(Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. MAGRAMA)

En relación con este proyecto se nos consulta desde la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, sobre la amplitud y nivel de detalle que en nuestra opinión debe tener el estudio de impacto ambiental del proyecto en cuestión.

A la vista de la documentación sometida al periodo de consultas, *Estudio Informativo. Línea ferroviaria Valencia – Alicante (Tren de la Costa) (Clave: A E El VV-230), Documento Inicial para consultas ambientales (pdf), febrero 2015*, se informa:

En el documento se recogen todos los espacios de la red Natura 2000, otros espacios naturales protegidos, microrreservas, etc... y los hábitats de interés comunitario 1:50.000 (*Atlas de los Hábitats Naturales y Seminaturales de España*) que han servido para guiar de alguna manera la situación de los corredores en aras de minimizar los impactos.

Este proyecto tendrá sin duda importantes afecciones ambientales, por lo que hay que tener en cuenta además la distribución de especies y la cartografía 1:10.000 de hábitats de interés comunitario ya realizada, de manera que se asegure el menor impacto en espcies, hábitats, espacios y sus corredores biológicos.

Para la distribución de especies deben utilizar el Banco de Datos de Biodiversidad de la Comunidad Valenciana [BDBCV] <http://bdb.cma.gva.es>, que muestra la localización de todas las especies que aparecen en el territorio, en este caso prestando especial atención a las especies prioritarias.

En cuanto a la cartografía 1:10.000 de hábitats de interés comunitario la Conselleria ha elaborado algunas zonas del ámbito de estudio de la línea ferroviaria y pueden consultarse desde el visor geográfico del BDBCV <http://cartoweb.cma.gva.es>. La cartografía realizada se ha completado por hojas del mapa topográfico del Instituto Cartográfico Valenciano (serie CV10).

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

Direcció General de Medi Natural

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

Para determinar con mejor precisión las afecciones a hábitats es necesario contar con una cartografía con detalle suficiente de los mismos; como es el caso de la realizada a escala 1:10.000. Sería conveniente que, en aquellas zonas en las que no existe esta cartografía, se elaborara una con este detalle para la zona de corredores y con un buffer adecuado.

Esta cartografía de hábitats de escala1:10.000 debe elaborarse con la misma metodología de la ya realizada por la Consellería siguiendo las directrices metodológicas del Servicio de Vida Silvestre.

VºBº

Valencia, 12 de mayo de 2015

Juan Jiménez Pérez
JEFE DEL SERVICIO DE VIDA SILVESTRE

Javier Ranz Ayuso
TÉCNICO DE ECOLOGÍA VEGETAL

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

Direcció General de Medi Natural

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Ambiente
SUBDIRECCION GENERAL DE EVALUACION AMBIENTAL
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
28071 - MADRID

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT
C/ Castán Tobeñas, 77 - torre 1 - 46018 - VALÈNCIA
Registro General
Fecha 10 JUN. 2015
SALIDA 22992

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
15 JUN 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 32734

N. Ref.: C54/2015
S. Ref.: SGEA/RLL/MLLR/20150020
Asunto: Solicitud de informe.

En relación con el asunto de referencia sobre LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA), adjunto le remito informe elaborado por el Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos de esta Dirección General al respecto.

Valencia, 3 de junio de 2015

LA DIRECTORA GENERAL DE MEDIO NATURAL

Fdo. Salomé Pradas Ten

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT
Direcció General de Medi Natural
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

EXP. 164/15
INFORME RELATIVO AL "PROYECTO DE LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE" (TREN DE LA COSTA).

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, remite procedente de la Dirección General de Ferrocarriles, Ministerio de Fomento, una solicitud de determinación de alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto "LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)", efectuando consulta acerca de la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental de este proyecto en función de sus impactos más significativos, otras posibles alternativas, informaciones o normas que deba tener en consideración el promotor para la elaboración de dicho estudio.

En relación al alcance del estudio de impacto ambiental, SE INFORMA lo siguiente:

- Espacios naturales protegidos potencialmente afectados:

El trazado en cuestión podría afectar, en su TRAMO 0, en la duplicación de la vía existente entre Cullera y Gandía, a la **Zona Húmeda de la Ribera Sud del Xúquer**, a la **Zona Húmeda de la Marjal de la Safor**, y a la **Zona Húmeda del Ullal de l'Estany del Duc**, todas incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunitat Valenciana, aprobado por ACUERDO de 10 de septiembre de 2002, del Gobierno Valenciano, tratándose por tanto de espacios naturales protegidos según establece el apartado 1 del artículo 3 de la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalitat, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana.

Se deberá valorar la afección, en el TRAMO 1, a su paso por el municipo de Gandia, al **Paisaje Protegido del Serpis**, apobado por Decreto 39/2007, de 13 de abril, del Consell.

Por otra parte, el TRAMO 2 se localiza en el ámbito del **Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural de la Marjal de Pego Oliva**, aprobado por DECRETO 280/2004, de 17 de diciembre, del Consell de la Generalitat, en cualquiera de sus alternativas. Igualmente, este tramo podrá afectar a la **Zona Húmeda Catalogada Desembocadura del Riu Bullents**, y **Z.H. Desembocadura y frente litoral del Riu Racons**, a su paso por el municipio de Oliva y su límite con Dénia.

El TRAMO 3 atraviesa el ámbito del **Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del Montgó**, aprobado por DECRETO 180/2002, de 5 de noviembre, del Gobierno Valenciano. Igualmente afectaría al **Paisaje Protegido de la Sierra de Bernia y Ferrer**, aprobado por Decreto 103/2006 de 14 de julio, del Consell, a su paso por el municipio de Benissa.

- Alcance del estudio de impacto ambiental (EIA):

Será por tanto importante incidir en el estudio de impacto ambiental en la afección del proyecto a la hidrología de las zonas húmedas, explicando de forma detallada de que manera se van a salvar los pasos sobre las corrientes de agua, a tenor de lo establecido en la Ley 11/1994:

"2. Las zonas húmedas deberán ser preservadas de actividades susceptib1es de provocar su recesión y degradación, a cuyo fin los terrenos incluidos en las mismas serán clasificados, en todo caso, como su suelo no urbanizable sujeto a especial protección, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 4/1992, de 5 de junio, sobre suelo no urbanizable (actualmente Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT
Direcció General de Medi Natural
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

Valenciana). *La clasificación de suelo se mantendrá aun en el supuesto de desecación por cualquier causa de la zona húmeda o parte de la misma.*
3. En el supuesto de actividades consolidadas en el entorno de las zonas húmedas que puedan tener influencia en la calidad de sus aguas, estas instalaciones adecuaran sus vertidos a los criterios de calidad establecidos por la Conselleria de Medio Ambiente.
4. El Gobierno valenciano, a propuesta de la Conselleria de Medio Ambiente, aprobará mediante acuerdo un catalogo de zonas húmedas en el que se incluya la delimitación de dichas zonas y las cuencas en que el planeamiento urbanístico deberá adoptar especiales precauciones con el fin de garantizar su conservación y donde la planificación hidrológica habrá de prever las necesidades y requisitos para la restauración y conservación de la zona húmeda en la que viertan y las actuaciones hidrológicas en el ámbito de las competencias autonómicas deberán prever las necesidades y requisitos para la restauración y conservación de la zona húmeda a la que afecten."

A este respecto, el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunitat Valenciana dice: "*Se establece un perímetro de afección o cuenca, según lo dispuesto en el artículo 15.4 de la Ley 11/1994, de 500 metros en torno a los citados límites, con la excepción de aquellas zonas en las que la planificación ambiental vigente haya determinado otro perímetro.*".

Igualmente, el proyecto deberá tener en cuenta las condiciones ecológicas y paisajísticas del territorio, evitando la creación de obstáculos en la libre circulación de las aguas o rellenos en las mismas, degradación de la vegetación natural o impactos paisajísticos y garantizando el paso de las especies. Del mismo modo, durante la realización de las obras, deberán tomarse las precauciones necesarias para evitar la destrucción de la cubierta vegetal, debiéndose proceder a la terminación de las obras, a la restauración del terreno y de la cubierta vegetal. Las nuevas infraestructuras deberán además integrarse en el paisaje y dotarse de elementos correctores que permitan los desplazamientos de las poblaciones animales más vulnerables al aislamiento. La incorporación de estas medidas constituirá un requisito imprescindible para que los correspondientes proyectos sean informados favorablemente por la Conselleria de Medio Ambiente.

El análisis previo de alternativas a la formulación de cualquier proyecto de infraestructuras que afecten a ámbito PORN deberá considerar trazados que discurran fuera del mismo. En el caso que las opciones finalmente adoptadas deban afectar ineludiblemente a dicho ámbito, deberán utilizar soluciones constructivas que minimicen el impacto visual y la creación de barreras.

En el caso concreto del TRAMO 2, a su paso por el Parque Natural de la Marjal de Pego-Oliva, el trazado de la linea no podrá discurrir por el Parque Natural, tal como se podría desprender de los planos de "caracterización de variables ambientales (Espacios Naturales Protegidos o Singulares)", si no que se habrá de optar por la alternativa que establezca un trazado de la linea que discurra entre la AP-7 y la carretera N-332, o bien entre la N-332 y la costa, en ningún caso se podrá optar por un trazado que discurra entre la AP-7 y el parque natural.

El Documento de Inicio realiza en su punto 6, un diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por el proyecto, en el mismo se realiza una primera selección de corredores. Esta propuesta resulta poco clara puesto que en la misma se dice que "la variable ambiental ha condicionado en gran medida los corredores propuestos al aportar gran parte de las zonas excluidas al plano de síntesis final de condicionantes"..."dada su incompatibilidad con la infraestructura y sus valores naturales de conservación, también se han incorporado como zonas con capacidad de acogida baja los Paisajes Protegidos, junto con el resto de zona de marisma y lagunas presentes, así como las zonas de playa y dunas". El Estudio de Impacto Ambiental deberá realizar una comparativa ambiental de las diferentes alternativas que finalmente se planteen en el mismo, proponiendo cuál sería la alternativa finalmente seleccionada atendiendo a dicha

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT
Direcció General de Medi Natural
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

comparativa. Por otra parte, en el mismo se habrá de tener también en consideración aspectos como la gestión de las tierras sobrantes de las obras, análisis completo de las canteras existentes que podrían utilizarse como vertedero, un análisis por tramos del balance de tierras y una serie de escenarios de gestión de las tierras sobrantes. El EIA deberá explicar los objetivos del mismo y las actuaciones que comporta, incluyendo las actividades conexas, infraestructuras y/o servicios adicionales, temporales o permanentes que sean necesarios, duración prevista y su ubicación, a lo largo de las diferentes fases del proyecto, especificando con claridad cuales serán las zonas de préstamos, acopio temporal y deposición de materiales y la justificación para su realización. Se mencionará si el proyecto se encuadra dentro de algún plan o programa que haya sido objeto de evaluación ambiental previa, los posibles impactos identificados en esa evaluación y como los resultados de esa evaluación están siendo considerados en la evaluación del proyecto.

La información aportada por el promotor en relación con los posibles impactos se presentará organizada para cada uno de los espacios naturales protegidos posiblemente afectados. Para cada uno de los impactos identificados deberán presentarse medidas preventivas y correctoras. Estas medidas deberán formar parte del proyecto e ir acompañadas de su correspondiente presupuesto estimativo.

En Valencia a 25 de mayo de 2015

VºBº El Jefe del Servicio de Gestión de Espacios Naturales protegidos

Fdo. José Luis Pérez Sopena

La técnica de espacios naturales

Fdo. Ana Sancho Mahiques

GENERALITAT VALENCIANA
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Pza. San Juan de la Cruz s/n
28071 MADRID

N/Ref. 47/2015-CON
SDGEAT/MFCR
S/Ref: 20150020
Asunto: remisión copia informe paisaje

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI
C/ Castán Tobeñas, 77 - torre 1 - 46018 - VALENCIA
Registro General
Fecha 08 SET. 2015
SALIDA 30918

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
14 SEP 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 107728

En relación con el proyecto 20150020 LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA), se remitió informe de este órgano en fecha 30 de junio de 2015.

Recibido informe en materia de paisaje de la Subdirección General de Ordenación, Planificación y Actuaciones Territoriales Estratégicas, se procede a dar traslado del mismo para su conocimiento.

Valencia a 7 de septiembre de 2015
El Subdirector General
de Evaluación Ambiental y Territorial

Enrique Martí Selva

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

DIRECCIÓ GENERAL D'AVALUACIÓ URBANÍSTICA, TERRITORIAL I AMBIENTAL DEL PLANEJAMENT

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

ASUNTO: INFORME EN MATERIA DE PAISAJE DEL PROYECTO DE "LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)"

SGEA/RLL/mlw/2015002047/2015-CON SDGEAT/MFCR
EP-2014/116 AM/jp

Vista la consulta realizada por el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental a este Servicio, respecto al periodo de consultas del proyecto del ferrocarril Valencia-Alicante por la costa (Tren de la Costa), promovido por el Ministerio de Fomento, se realizan las siguientes consideraciones:

- La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, ha recibido de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto citado anteriormente, todo ello de conformidad con el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.
- En lo que respecta a este Servicio, con fecha 21 de julio de 2014 se emitió respuesta a una consulta realizada por la Dirección General de Ferrocarriles acerca de la información a tener en cuenta para el desarrollo del proyecto, señalando la legislación en materia de paisaje existente en la Comunitat Valenciana, así como diversos aspectos a tener en cuenta en la redacción del proyecto.
- Se entiende por Tren de la Costa Valencia-Alicante la conexión ferroviaria, a través del arco litoral, de los municipios de dicho ámbito territorial, Valencia-Gandía-Denia-Benidorm-Alicante. El corredor se ha dividido en los siguientes tramos, que a su vez pueden tener varias alternativas:

Tramo 0 – Corredor Actual Valencia – Gandía. En este primer tramo, se aprovechará en todo lo posible el actual corredor ferroviario existente entre Valencia y Gandía.

Subtramo 0.1 (Valencia – Silla): puede presentar problemas de capacidad con la introducción de las nuevas circulaciones del Tren de la Costa por lo que podrían adoptarse diferentes actuaciones con objeto de descongestionar el subtramo una vez puesta en marcha la conexión Valencia - Alicante.

Subtramo 0.2 (Silla – Cullera): al encontrarse en vía doble y sin problemas de capacidad, no prevé que se realice ninguna actuación con variantes de trazado aprovechándose la plataforma ferroviaria existente.

Subtramo 0.3 (Cullera – Gandía): se procederá a la duplicación de la línea existente.

Tramo 1 – Gandía. Comienza antes de la llegada al casco urbano de Gandía y finaliza en los alrededores del núcleo de población de Belireguard. Para este tramo se definen dos corredores:

Corredor 1A: discurre por el actual pasillo ferroviario hasta la Estación de Gandía duplicando la vía existente y manteniendo la actual estación de viajeros. A la salida de la misma aprovecha en todo lo posible el antiguo corredor ferroviario Carcaixent - Dénia convertido en vía verde, hasta la llegada al núcleo de Oliva presentando un desarrollo similar al del Proyecto Constructivo Gandía – Oliva redactado por la Generalitat Valenciana.

Corredor 1B: este segundo corredor parte de la línea actual Silla – Gandía antes de la llegada al núcleo de Gandía duplicando la vía desde el inicio del tramo hasta el citado punto de arranque. Discurre por la franja de territorio entre Gandía y la costa y una vez superado el citado núcleo, el corredor busca el antiguo corredor ferroviario Carcaixent - Dénia hasta situarse sobre él al final del tramo.

Tramo 2 – Oliva. Comienza al sureste del núcleo de Gandía y finaliza al oeste del núcleo El Verger.

Corredor 2A: presenta a su vez dos subtramos diferenciados; en primer lugar el corredor discurre sobre el antiguo corredor ferroviario Carcaixent – Dénia; una vez superado el entramado urbano de Oliva, el corredor se sitúa paralelamente a la autovía AP-7 hasta el final del tramo con un desarrollo similar al definido dentro del Proyecto Básico Oliva - Dénia redactado por la Generalitat Valenciana.

Corredor 2B: bordea al núcleo de población de Oliva por el norte discurriendo entre Oliva y la costa. Una vez superado el núcleo de población el corredor coincide en su desarrollo con el explicado para el corredor 2A realizando un recorrido paralelo a la AP-7 hasta el final del tramo.

Corredor 2C: comienza, al igual que los corredores 2A y 2B, sobre el antiguo pasillo ferroviario Carcaixent-Dénia bordeando posteriormente al núcleo de Oliva por el sur, siguiendo un recorrido paralelo al de la AP-7, que se mantiene de esta manera hasta el final del trazado en los alrededores de el Verger.

1

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

DIRECCIÓ GENERAL D'AVALUACIÓ URBANÍSTICA, TERRITORIAL I AMBIENTAL DEL PLANEJAMENT

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

Tramo 3 – Dénia – Calpe. Comienza en los alrededores de los núcleos de población de El Verger y Ondara y finaliza cerca de la costa entre los núcleos de población de Calpe y Altea.

Corredor 3A: presenta un recorrido paralelo al de la Autopista AP-7 a lo largo de todo el tramo.

Corredor 3B: discurre en un primer momento por la cuenca del río Xaló-Gorgos e intenta bordear en todo lo posible a las cadenas montañosas existentes en la de actuación. Posteriormente presenta un desarrollo de norte a sur discurriendo, entre otros, por los núcleos de Teulada y Benitatxell para posteriormente bordear el de Calpe y las urbanizaciones existentes a su alrededor hasta situarse sobre el corredor de la AP-7 al costa del núcleo de población de Calpe.

Tramo 4 – Altea – Benidorm. En este tramo la línea TRAM de Alicante posee un trazado con una geometría aprovechable para el futuro corredor ferroviario del Tren de la Costa.

Corredor 4A: mantiene un trazado paralelo a la autopista AP-7 a lo largo de todo el trazado.

Corredor 4B: mantiene un trazado paralelo a la AP-7 hasta superar el núcleo de Altea en donde busca acercarse el máximo posible al núcleo de Benidorm para finalmente volver al corredor de la AP-7.

Corredor 4C: busca aprovechar la plataforma del TRAM durante el paso por la ciudad de Altea para posteriormente, poco antes de la llegada al núcleo de Benidorm, situarse sobre el corredor de la AP-7 discurriendo paralelo a él hasta el final del tramo.

Corredor 4D: busca aprovechar la plataforma del TRAM al paso por la ciudad de Altea para posteriormente bordear al núcleo de población Benidorm por el norte y finalmente situarse sobre el corredor de la AP-7 discurriendo en él hasta el final del tramo.

Tramo 5 – Villajoyosa. Parte entre las poblaciones de Benidorm y Villajoyosa y finaliza una vez superado este último núcleo de población.

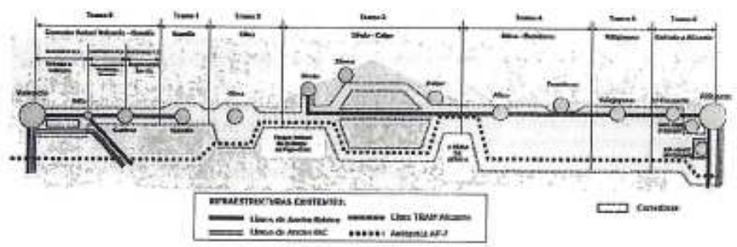
Corredor 5A: el primero de los corredores discurre paralelamente a la AP-7 a lo largo de todo su trazado.

Corredor 5B: este segundo corredor parte y finaliza sobre el corredor de la AP-7, sin embargo, en las cercanías del núcleo de Villajoyosa se separa del mismo y busca situarse junto a su entramado urbano.

Tramo 6 – Entrada a Alicante. Comienza entre los núcleos de población de Villajoyosa y El Campello y finaliza en la estación actual de Alicante.

Corredor 6A: mantiene un trazado paralelo al de la autopista AP-7 a lo largo de todo el trazado. Presenta un primer desarrollo que discurre cerca de la costa en sus primeros kilómetros hasta llegar a los alrededores del núcleo de El Campello en donde se separa de la costa para bordear a la ciudad de Alicante y a su corona metropolitana.

Corredor 6B: presenta el mismo desarrollo que el ya explicado para el corredor 6A hasta las proximidades del núcleo de población de El Campello. A partir de este punto el corredor en vez de seguir el recorrido de la AP-7 para bordear por el norte a la corona metropolitana de Alicante bordea por el norte al núcleo de población de San Joan D'Alacant pasando a su vez al sur del núcleo de población de San Vicente del Raspeig. El paso al sur de San Vicente de Raspeig lo realiza junto a la A-70 en el único corredor libre existente entre San Vicente y la ciudad de Alicante.



2

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

DIRECCIÓ GENERAL D'AVALUACIÓ URBANÍSTICA, TERRITORIAL I AMBIENTAL DEL PLANEJAMENT

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
Cl Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

- El documento cuenta con un análisis de los posibles impactos pero se realiza de manera general para la actuación y el conjunto de los tramos, sin especificar para cada una de las alternativas.
- Dada la escala de trabajo necesaria para este tipo de proyectos, y por tanto la de los corredores (y su trazado no lineal) sobre las que se elabora el Documento Inicial, se realizan las siguientes consideraciones en materia de paisaje, que en cualquier caso deben ser tratadas, valoradas y matizadas con mayor nivel de detalle cuando se defina un trazado de mayor precisión:

1. En la Comunitat Valenciana, la legislación vigente en materia de infraestructura verde y paisaje aplicable al proyecto está constituida por la **Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana** (en adelante LOTUP).
2. De conformidad con lo establecido en el **artículo 6.3** de la LOTUP, el paisaje condicionará la implantación de usos, actividades e infraestructuras y la gestión y conservación de espacios naturales, mediante la incorporación en sus planes y proyectos de condicionantes, criterios o instrumentos de paisaje, debiendo diseñarse las infraestructuras considerando, entre otros aspectos, su integración en el paisaje y su afección a la infraestructura verde, conforme al artículo 10 a).
3. Dado que el artículo 6.4 de la LOTUP establece que los Estudios de Integración Paisajística valoran los efectos sobre el carácter y la percepción del paisaje de proyectos y actuaciones con incidencia en el paisaje, y vista la afección paisajística que generará la actuación por su escala y dimensiones y por los diferentes entornos que atraviesa (de elevado valor paisajístico e integrantes de la Infraestructura Verde de la Comunitat Valenciana, conforme al artículo 5 de la LOTUP y los artículos 38 y 53 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, aprobada por el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell (en adelante ETCV), es necesario aportar un **Estudio de Integración Paisajística**, cuyos contenidos se encuentran en el **Anexo II de la LOTUP**. En todo caso, con el mencionado Estudio deberá ser tenido en cuenta en la **justificación de la solución final adoptada** desde el punto de vista paisajístico y de su compatibilidad con la infraestructura verde del territorio.
4. Con el trazado final, se deberá cumplir la viabilidad y funciones de la **Infraestructura Verde**, reguladas en el artículo 4.5 de la LOTUP.
5. Se deberá tener en cuenta los criterios establecidos en el artículo 10 de la LOTUP, en cuanto a la **integración territorial y paisajística de las infraestructuras**, especialmente el apartado b, en el que se establece que *"priorizarán la gestión eficaz de las infraestructuras existentes y canalizarán su implantación hacia corredores multifuncionales que compatibilicen aquellas para economizar el consumo del suelo"*.
6. Asimismo, el proyecto deberá tener en cuenta lo establecido en la **ETCV**, y en particular, la directriz 118 que contiene los principios directores en materia de infraestructura de movilidad, cuyos criterios de implantación en el territorio se desarrollan en las directrices 129-131.
7. El Estudio deberá incorporar las determinaciones, si existieran, de los posibles **Estudios de Paisaje aprobados de los términos municipales** afectados por la actuación y recoger los distintos **proyectos en trámite o ejecución** que existan en la zona de actuación, con el fin de valorar el posible efecto acumulativo generado.

Lo que se da traslado para su conocimiento y efectos oportunos.

Valencia, 28 de julio de 2015

LA TÉCNICO DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE

Concepción Sanmartín Ros

Vº Bº
LA JEFA DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE

Carmen Gallart Piñol

3

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

Subdirecció General d'Ordenació, Planificació i Actuacions Territorials Estratègiques

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
10 AGO 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 45378
HORA

GENERALITAT VALENCIANA
Data 31 JUL. 2015
EIXIDA N.º 29154
REGISTRE GENERAL

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
Plaza de San Juan de la Cruz s/n
28071 MADRID

Ref: VD/jp

Exp.: EP-2014/118
SGEA/RLL/mllr/20150020

Adjunto se remite informe en materia de paisaje del proyecto de línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa).

Valencia, 31 de julio de 2015

EL SUBDIRECTOR DE ORDENACIÓN, PLANIFICACIÓN Y ACTUACIONES TERRITORIALES ESTRATÉGICAS

Vicente Doménech Gregori

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

DIRECCIÓ GENERAL D'AVALUACIÓ URBANÍSTICA, TERRITORIAL I AMBIENTAL DEL PLANEJAMENT

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

ASUNTO: INFORME EN MATERIA DE PAISAJE DEL PROYECTO DE "**LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)**"

SGEA/RLL/mllr/20150020
47/2015-CON SDGEAT/MFCR
EP-2014/118 AM/jp

Vista la consulta realizada por el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental a este Servicio, respecto al periodo de consultas del proyecto del ferrocarril Valencia-Alicante por la costa (Tren de la Costa), promovido por el Ministerio de Fomento, se realizan las siguientes consideraciones:

- La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, ha recibido de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto citado anteriormente, todo ello de conformidad con el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.
- En lo que respecta a este Servicio, con fecha 21 de julio de 2014 se emitió respuesta a una consulta realizada por la Dirección General de Ferrocarriles acerca de la información a tener en cuenta para el desarrollo del proyecto, señalando la legislación en materia de paisaje existente en la Comunitat Valenciana, así como diversos aspectos a tener en cuenta en la redacción del proyecto.
- Se entiende por Tren de la Costa Valencia-Alicante la conexión ferroviaria, a través del arco litoral, de los municipios de dicho ámbito territorial, Valencia-Gandía-Denia-Benidorm-Alicante. El corredor se ha dividido en los siguientes tramos, que a su vez pueden tener varias alternativas:

Tramo 0 – Corredor Actual Valencia – Gandía. En este primer tramo, se aprovechará en todo lo posible el actual corredor ferroviario existente entre Valencia y Gandía.

Subtramo 0.1 (Valencia – Silla): puede presentar problemas de capacidad con la introducción de las nuevas circulaciones del Tren de la Costa por lo que podrían adoptarse diferentes actuaciones con objeto de descongestionar el subtramo una vez puesta en marcha la conexión Valencia - Alicante.

Subtramo 0.2 (Silla – Cullera): al encontrarse en vía doble y sin problemas de capacidad, no prevé que se realice ninguna actuación con variantes de trazado aprovechándose la plataforma ferroviaria existente.

Subtramo 0.3 (Cullera – Gandía): se procederá a la duplicación de la línea existente.

Tramo 1 – Gandía. Comienza antes de la llegada al casco urbano de Gandía y finaliza en los alrededores del núcleo de población de Benireguard. Para este tramo se definen dos corredores:

Corredor 1A: discurre por el actual pasillo ferroviario hasta la Estación de Gandía duplicando la vía existente y manteniendo la actual estación de viajeros. A la salida de la misma aprovecha en todo lo posible el antiguo corredor ferroviario Carcaixent - Dénia convertido en vía verde, hasta la llegada al núcleo de Oliva presentando un desarrollo similar al del Proyecto Constructivo Gandía – Oliva redactado por la Generalitat Valenciana.

Corredor 1B: este segundo corredor parte de la línea actual Silla – Gandía antes de la llegada al núcleo de Gandía duplicando la vía desde el inicio del tramo hasta el citado punto de arranque. Discurre por la franja de territorio entre Gandía y la costa y una vez superado el citado núcleo, el corredor busca al antiguo corredor ferroviario Carcaixent - Dénia hasta situarse sobre él al final del tramo.

Tramo 2 – Oliva. Comienza al sureste del núcleo de Gandía y finaliza al oeste del núcleo El Verger.

Corredor 2A: presenta a su vez dos subtramos diferenciados; en primer lugar el corredor discurre sobre el antiguo corredor ferroviario Carcaixent – Dénia; una vez superado el entramado urbano de Oliva, el corredor se sitúa paralelamente a la autovía AP-7 hasta el final del tramo con un desarrollo similar al definido dentro del Proyecto Básico Oliva - Dénia redactado por la Generalitat Valenciana.

Corredor 2B: bordea al núcleo de población de Oliva por el norte discurriendo entre Oliva y la costa. Una vez superado el núcleo de población el corredor coincide en su desarrollo con el explicado para el corredor 2A realizando un recorrido paralelo a la AP-7 hasta el final del tramo.

Corredor 2C: comienza, al igual que los corredores 2A y 2B, sobre el antiguo pasillo ferroviario Carcaixent-Dénia bordeando posteriormente al núcleo de Oliva por el sur, siguiendo un recorrido paralelo al de la AP-7, que se mantiene de esta manera hasta el final del trazado en los alrededores de el Verger.

1

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

DIRECCIÓ GENERAL D'AVALUACIÓ URBANÍSTICA, TERRITORIAL I AMBIENTAL DEL PLANEJAMENT

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALENCIA - Tel. 012

Tramo 3 – Dénia – Calpe. Comienza en los alrededores de los núcleos de población de El Verger y Ondara y finaliza cerca de la costa entre los núcleos de población de Calpe y Altea.

Corredor 3A: presenta un recorrido paralelo al de la Autopista AP-7 a lo largo de todo el tramo.

Corredor 3B: discurre en un primer momento por la cuenca del río Xaló-Gorgos e intenta bordear en todo lo posible a las cadenas montañosas existentes en la de actuación. Posteriormente presenta un desarrollo de norte a sur discurriendo, entre otros, por los núcleos de Teulada y Benitatxell para posteriormente bordear el de Calpe y las urbanizaciones existentes a su alrededor hasta situarse sobre el corredor de la AP-7 al oeste del núcleo de población de Calpe.

Tramo 4 – Altea – Benidorm. En este tramo la línea TRAM de Alicante posee un trazado con una geometría aprovechable para el futuro corredor ferroviario del Tren de la Costa.

Corredor 4A: mantiene un trazado paralelo a la autopista AP-7 a lo largo de todo el trazado.

Corredor 4B: mantiene un trazado paralelo a la AP-7 hasta superar el núcleo de Altea en donde busca acercarse el máximo posible al núcleo de Benidorm para finalmente volver al corredor de la AP-7.

Corredor 4C: busca aprovechar la plataforma del TRAM durante el paso por la ciudad de Altea para posteriormente, poco antes de la llegada al núcleo de Benidorm, situarse sobre el corredor de la AP-7 discurriendo paralelo a él hasta el final del tramo.

Corredor 4D: busca aprovechar la plataforma del TRAM al paso por la ciudad de Altea para posteriormente bordear al núcleo de población Benidorm por el norte y finalmente situarse sobre el corredor de la AP-7 discurriendo en él hasta el final del tramo.

Tramo 5 – Villajoyosa. Parte entre las poblaciones de Benidorm y Villajoyosa y finaliza una vez superado éste último núcleo de población.

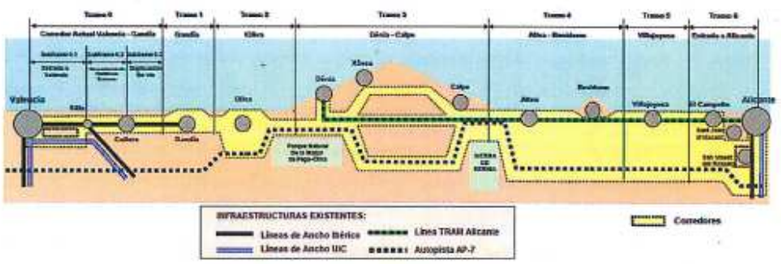
Corredor 5A: el primero de los corredores discurre paralelamente a la AP-7 a lo largo de todo su trazado.

Corredor 5B: este segundo corredor parte y finaliza sobre el corredor de la AP-7, sin embargo, en las cercanías del núcleo de Villajoyosa se separa del mismo y busca situarse junto a su entramado urbano.

Tramo 6 – Entrada a Alicante. Comienza entre los núcleos de población de Villajoyosa y El Campello y finaliza en la estación actual de Alicante.

Corredor 6A: mantiene un trazado paralelo al de la autopista AP-7 a lo largo de todo el trazado. Presenta un primer desarrollo que discurre cerca de la costa en sus primeros kilómetros hasta llegar a los alrededores del núcleo de El Campello en donde se separa de la costa para bordear a la ciudad de Alicante y a su corona metropolitana.

Corredor 6B: presenta el mismo desarrollo que el ya explicado para el corredor 6A hasta las proximidades del núcleo de población de El Campello. A partir de este punto el corredor en vez de seguir el recorrido de la AP-7 para bordear por el norte a la corona metropolitana de Alicante bordea por el norte al núcleo de población de San Joan D'Alacant pasando a su vez al sur del núcleo de población de San Vicente del Raspeig. El paso al sur de San Vicente de Raspeig lo realiza junto a la A-70 en el único corredor libre existente entre San Vicente y la ciudad de Alicante.



GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

DIRECCIÓ GENERAL D'AVALUACIÓ URBANÍSTICA, TERRITORIAL I AMBIENTAL DEL PLANEJAMENT

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALENCIA - Tel. 012

- El documento cuenta con un análisis de los posibles impactos pero se realiza de manera general para la actuación y el conjunto de los tramos, sin especificar para cada una de las alternativas.
- Dada la escala de trabajo necesaria para este tipo de proyectos, y por tanto la de los corredores (y su trazado no lineal) sobre las que se elabora el Documento Inicial, se realizan las siguientes consideraciones en materia de paisaje, que en cualquier caso deben ser tratadas, valoradas y matizadas con mayor nivel de detalle cuando se defina un trazado de mayor precisión:

1. En la Comunitat Valenciana, la legislación vigente en materia de infraestructura verde y paisaje aplicable al proyecto está constituida por la **Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana** (en adelante LOTUP).
2. De conformidad con lo establecido en el **artículo 6.3** de la LOTUP, el paisaje condicionará la implantación de usos, actividades e infraestructuras y la gestión y conservación de espacios naturales, mediante la incorporación en sus planes y proyectos de condicionantes, criterios o instrumentos de paisaje, debiendo diseñarse las infraestructuras considerando, entre otros aspectos, su integración en el paisaje y su afección a la infraestructura verde, conforme al artículo 10 a).
3. Dado que el artículo 6.4 de la LOTUP establece que los Estudios de Integración Paisajística valoran los efectos sobre el carácter y la percepción del paisaje de proyectos y actuaciones con incidencia en el paisaje, y vista la afección paisajística que generará la actuación por su escala y dimensiones y por los diferentes entornos que atraviesa (de elevado valor paisajístico e integrantes de la Infraestructura Verde de la Comunitat Valenciana, conforme al artículo 5 de la LOTUP y los artículos 38 y 53 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, aprobada por el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell (en adelante ETCV), es necesario aportar un **Estudio de Integración Paisajística**, cuyos contenidos se encuentran en el **Anexo II de la LOTUP**. En todo caso, con el mencionado Estudio deberá ser tenido en cuenta en la **justificación de la solución final adoptada** desde el punto de vista paisajístico y de su compatibilidad con la infraestructura verde del territorio.
4. Con el trazado final, se deberá cumplir la viabilidad y funciones de la **Infraestructura Verde**, reguladas en el artículo 4.5 de la LOTUP.
5. Se deberá tener en cuenta los criterios establecidos en el artículo 10 de la LOTUP, en cuanto a la **integración territorial y paisajística de las infraestructuras**, especialmente el apartado b, en el que se establece que "*priorizarán la gestión eficaz de las infraestructuras existentes y canalizarán su implantación hacia corredores multifuncionales que compatibilicen aquellas para economizar el consumo del suelo*".
6. Asimismo, el proyecto deberá tener en cuenta lo establecido en la **ETCV**, y en particular, la directriz 118 que contiene los principios directores en materia de infraestructura de movilidad, cuyos criterios de implantación en el territorio se desarrollan en las directrices 129-131.
7. El Estudio deberá incorporar las determinaciones, si existieran, de los posibles **Estudios de Paisaje aprobados de los términos municipales** afectados por la actuación y recoger los distintos **proyectos en trámite o ejecución** que existan en la zona de actuación, con el fin de valorar el posible efecto acumulativo generado.

Lo que se da traslado para su conocimiento y efectos oportunos.

Valencia, 28 de julio de 2015

Vº Bº
LA JEFA DEL SERVICIO DE
INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE

Carmen Gallart Piñol

LA TÉCNICO DEL SERVICIO DE
INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE

Concepción Sanmartín Ros

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9
D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018
VALÈNCIA - Tel. 012

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Pza. San Juan de la Cruz s/n
28071 MADRID

N/Ref. 47/2015-CON
SDGEAT/MECR
S/Ref: 20150020
Asunto: informe

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT
C/ Castán Tobeñas, 77 - torre 1 - 46018 - VALENCIA
Registro General
Fecha 06 JUL. 2015
SALIDA 26361

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
10 JUL 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 38052

Adjunto se remite informe de contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150020 LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA).

Valencia a 30 de junio de 2015
El Subdirector General
de Evaluación Ambiental y Territorial

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

Enrique Martí Selva

Se ruega citen nuestra referencia en sus escritos.

Comunitat Valenciana
European Entrepreneurial Region 2015

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018
VALÈNCIA - Tel. 012

N/Ref. 47/2015-CON
SDGEAT/MFCR
S/Ref: 20150020

INFORME DE CONTESTACIÓN A CONSULTA SOBRE ALCANCE DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO 20150020 LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)

Con fecha 23 de abril de 2015, se ha recibido de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio competente en Medio Ambiente, notificación de la apertura del período de consultas relativo al proyecto de Tren de la Costa entre Valencia y Alicante. En dicha notificación se indica asimismo la ruta electrónica de acceso a la información asociada, consistente el Estudio Informativo del proyecto (que constituye asimismo el Documento Inicial para consultas ambientales) y el listado de organismos consultados. Todo ello en aplicación del artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, puesto que la construcción de ferrocarriles para tráfico de largo recorrido está comprendida en el anexo I y por tanto sometida a evaluación de impacto ambiental ordinaria (artículo 7.1).

Se ha procedido a dar traslado de la consulta al Servicio de Ordenación del Territorio y al Servicio de Infraestructura Verde, para que en su caso remitan informe al órgano ambiental.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El Ministerio de Fomento ha iniciado el estudio del proyecto de Tren de la Costa Valencia-Alicante, en el contexto del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), que apuesta por la revitalización y mejora del sistema de transportes de España, en particular, el ferroviario.

El Estudio Informativo del proyecto, elaborado a los efectos previstos en la Ley 39/2003 de ferrocarriles, constituye asimismo el documento inicial (en adelante, DI) de evaluación ambiental y responde al esquema establecido en el artículo 34.2 de la Ley 21/2013. Tiene por objeto la formulación de consultas en materia ambiental para determinación del alcance del estudio de impacto ambiental. Asimismo, considera lo establecido en la normativa autonómica en la materia, puesto que se desarrolla íntegramente en el ámbito de la Comunitat Valenciana.

El proyecto tiene por objeto la conexión ferroviaria entre Valencia y Alicante por el arco litoral. Para el desarrollo de esta actuación, se firmó en 2011 un convenio entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, ADIF, RENFE y el Ente Gestor de la Red de Transporte y Puertos de la Generalitat. En la actualidad, la autopista AP-7 es la única infraestructura de transporte de gran capacidad que conecta los municipios costeros entre ambas capitales, pese a la importancia social, económica y medioambiental de este ámbito. La red ferroviaria existente se limita a conectar las poblaciones entre Valencia y Gandia mediante ferrocarril de

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018
VALÈNCIA - Tel. 012

cercanías (doble vía Valencia-Cullera y vía única Cullera-Gandia) y las poblaciones entre Alicante y Denia, mediante línea de FGV (TRAM) de ancho métrico y sin conexión con la red ferroviaria de interés general.

Mediante el estudio informativo (a su vez DI) se analiza la viabilidad técnica, ambiental y socioeconómica de un nuevo corredor ferroviario, conectado a la red de interés general, que una las principales poblaciones de la costa. Aborda el análisis territorial para la definición de corredores donde sea posible trazar esta nueva infraestructura.

A lo largo del trayecto, se pueden identificar tres tramos donde la solución a adoptar difiere de forma sustancial. Como se ha indicado, entre Valencia y Gandia existe ferrocarril de cercanías (Línea C1), que con mejoras sustanciales, permitiría asumir la función prevista para el tren de la costa. En particular, entre Cullera y Gandia se requiere la construcción de un nuevo eje, puesto que en la actualidad es de vía única. También se cita la congestión del tramo entre Silla y Valencia, por lo que podría requerirse un diseño específico para el acceso a Valencia, así como el estudio detallado necesario en el acceso a Gandia.

Entre Gandia y Denia no existe conexión ferroviaria, por lo que resulta necesario el diseño de una nueva infraestructura.

El último tramo, entre Denia y Alicante, alberga en la actualidad un ferrocarril de ancho métrico que debido a sus características y el número de paradas, presta un servicio lento (2 horas y media de trayecto). Para su análisis se ha divido a su vez en varios subtramos, proponiéndose varias alternativas para cada uno de ellos. El tramo Denia-Calpe presenta dos alternativas en las que no se considera el trazado actual. El tramo Altea-Benidorm aprovecharía la plataforma de TRAM o buscaría el paralelismo con la AP-7. En el entorno de Villajoyosa se plantea aproximarse al núcleo urbano o mantener el trazado próximo a la AP-7. Finalmente, la entrada a Alicante se plantea en paralelo a la AP-7 o alternativamente pasando al sur de San Vicent del Raspeig junto a la A-70.

CONSIDERACIONES AMBIENTALES AL DOCUMENTO INICIAL

El DI, toma como ámbito de estudio una franja paralela a la costa de entre 10 y 15 km y unos 175 km de longitud. Con carácter general, los corredores propuestos se ajustan a los corredores de infraestructuras existentes en el ámbito de estudio.

Se analizan diversas variables relacionadas con los aspectos físicos, medioambientales, territoriales y culturales del citado ámbito. Para cada factor se definen zonas de capacidad de acogida baja, media-baja, media y alta. En base a ello, el DI propone una serie de itinerarios sobre los cuales es posible definir corredores para el paso de la infraestructura y que ocupan las zonas con mayor capacidad de acogida. Se busca el equilibrio entre alejarse de las zonas urbanizadas y aproximarse a los núcleos urbanos que puedan acoger paradas. Se ha tratado de aprovechar los pasillos ya abiertos por otras infraestructuras existentes (AP-7, línea

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018
VALÈNCIA - Tel. 012

TRAM de Alicante).

Con relación al aspecto medioambiental, se incluyen entre las zonas de baja capacidad de acogida aquellas sobre las que recaen figuras de protección (red natura 2000, parque natural, paisaje protegido), así como playas y dunas y marjales.

La escala de trabajo del DI, permite plantear los corredores compatibles técnicamente con el paso de una infraestructura de este tipo. Sin embargo, es complejo determinar la afección ambiental del proyecto, que obviamente requiere de una escala más adecuada de estudio, lo cual se abordará en el estudio de impacto ambiental.

ASPECTOS A CONSIDERAR EN EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Tal y como se ha considerado en el estudio informativo, la actuación consiste en la conexión ferroviaria por la costa entre Valencia y Alicante. En este sentido, el estudio de impacto ambiental (EsIA) debe evaluar conjuntamente toda la conexión. No obstante, debido a que existen tres tramos claramente diferenciados en los cuales el proyecto tiene diferencias técnicas sustanciales y probablemente se desarrolle de forma diferenciada (tanto en tiempo como en forma), se abordan de forma separada algunas cuestiones relativas al contenido del EsIA.

Cuestiones comunes a los tres tramos

En la actualidad, el servicio de transporte de viajeros entre los núcleos urbanos costeros situados entre Valencia y Alicante está constituido por autocares que circulan por la N-332, la cual atraviesa numerosos municipios o se desvían a la AP-7 incrementando la distancia y en cualquiera de los casos, implicando largos tiempos de viaje. La conexión por vía férrea es una reivindicación histórica de las comarcas de La Safor y La Marina Alta. Desde la firma del convenio entre las administraciones implicadas, han pasado 4 años.

Sin embargo, el documento recibido no viene acompañado de un análisis económico ni de datos sobre el uso actual de la línea de cercanías Valencia-Gandia, históricamente considerada una de las más rentables del país, ni del uso de la línea del TRAM. En el EsIA debiera justificarse el proyecto, atendiendo a:

- Número de viajeros actual de la línea Valencia-Gandia y del TRAM Alicante
- Deficiencias de conexión que presentan dichas líneas en particular y la zona conjunta en general
- Población que atendería la nueva línea, considerando las poblaciones que conectaría la línea y su radio de influencia y estimación del número potencial de viajeros

No se indica específicamente en el DI si el desarrollo de la red de ferrocarril tiene por objetivo únicamente el transporte de viajeros o se prevé transporte de mercancías. Cabe señalar que en el polígono Alcodar de Gandia, existe una estación de mercancías. Esta cuestión

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

condiciona el diseño de la infraestructura. Asimismo, desde el punto de vista técnico, debiera aportarse información sobre:

- Alternativas de diseño consideradas: ancho de vía con tipología tradicional de la red de cercanías o tipología ligera tipo metro/tranvía.
- Velocidad de diseño de circulación de los trenes y mejoras en el tiempo del viaje
- Organización de las paradas

Esto determina las necesidades de espacio necesarias, ya que condiciona la anchura, radios de giro, pendientes admisibles, etc.

Otra cuestión a describir es el cronograma de planificación del proyecto. Determinar la prioridad en la ejecución de los distintos tramos en función de las necesidades detectadas.

Serán comunes los apartados correspondientes a:

- Objeto y descripción del proyecto y sus acciones, en las fases de ejecución, explotación y desmantelamiento
- Examen de alternativas del proyecto que resulten ambientalmente más adecuadas, que sean técnicamente viables y justificación de la solución adoptada

El EsIA deberá considerar tanto las afecciones ambientales de la propia infraestructura en proyecto, como las de sus instalaciones auxiliares (abastecimiento de energía eléctrica mediante nuevas infraestructuras, zonas de préstamo, nuevas estaciones o apeaderos), así como de las modificaciones que sea necesario realizar en las infraestructuras existentes (en redes de gas, eléctricas, suministro de agua o colectores de saneamiento, etc.).

Aunque la actuación trata de evitar las zonas forestales debido a las pendientes asociadas, cabe recordar que en los tramos próximos a terreno forestal (distancia menor a 500 m), serán de aplicación durante las obras y en las tareas de mantenimiento las medidas de prevención de incendios establecidas en el Decreto 7/2004, de 23 de enero.

Son numerosas las vías pecuarias que discurren por el ámbito considerado, dada la longitud de la actuación. La Instrucción de la Dirección General de Medio Natural de 13 de enero de 2012, regula la afección sobre vías pecuarias.

Los impactos asociados a la ejecución del proyecto (acciones de movimiento de tierras, explanación y adecuación del terreno, cimentaciones, instalación del balasto, traviesas y vías, etc) serán en general comunes en los tres tramos, al igual que las medidas preventivas y correctoras a adoptar, que serán las habituales en obra.

En relación con el paisaje, señalar que la legislación vigente está constituida por la Ley 5/2014, de 24 de julio. Con la entrada en vigor de la misma han quedado derogadas la Ley 4/2004, de 30 de junio y el Decreto 120/2006, de 11 de agosto, citadas en el DI.

Cualquier obra del tipo considerado conlleva la generación de residuos, en su mayoría de carácter inerte. Esta afección, quedará reducida mediante la aplicación de medidas

correctoras, en particular la adecuada gestión de los mismos a través de empresas autorizadas.

Otras afecciones que cabe analizar de forma global:

- Reducción de emisión de gases de efecto invernadero por la sustitución del tránsito de vehículos particulares por el uso del ferrocarril en proyecto
- Estudio acústico de los niveles sonoros generados por la nueva infraestructura, con objeto de determinar si en algún punto es necesaria la adopción de medidas correctoras (pantallas acústicas). Asimismo, considerar la reducción en el nivel sonoro asociado a las carreteras de este ámbito debido a la reducción inducida de la IMD

Análisis diferenciado en los tres tramos

Se considera necesario abordar de forma diferenciada la afección ambiental asociada a los tres tramos principales, en los apartados del EsIA relativos a:

- Inventario ambiental y descripción de los procesos e interacciones ecológicos o ambientales claves
- Identificación y valoración de impactos, tanto en la solución propuesta como en sus alternativas
- Establecimiento de medidas preventivas, correctoras y compensatorias para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales significativos
- Programa de vigilancia y seguimiento ambiental

La afección sobre el patrimonio cultural, requiere de cierto nivel de detalle, por lo que se analizará en cada tramo, de acuerdo con las directrices que en su caso marque el órgano competente en la materia.

TRAMO VALENCIA-GANDIA

Se cita en el DI la posible necesidad de descongestionar el tráfico de trenes en el acceso a Valencia mediante un nuevo ramal, lo cual requerirá de un estudio específico que considere todo el tráfico del nudo de Valencia. No obstante, si se aprovecha la infraestructura existente, el tren de la costa podría sustituir o complementar la línea C1 de cercanías sin introducir tráfico adicional.

En este tramo, la viabilidad de la actuación está condicionada básicamente por la duplicación del tramo Cullera-Gandia, que en la actualidad limita notablemente la funcionalidad de la línea C1 de cercanías de Valencia. Generará por tanto una mejora acusada en el funcionamiento de esta línea, ya que permitirá
acortar el tiempo de trayecto.

Atendiendo a las características del territorio y que pese a la estrechez de paso entre la costa y la sierra del Montdúver ya existen en la actualidad numerosas infraestructuras

lineales (AP-7, N-332, ferrocarril y la CV-605), es necesario realizar la duplicación en paralelo a la vía existente y lo más próxima posible. El corredor propuesto en el DI cumple en general esta premisa.

El ámbito de estudio para el desdoblamiento de la vía discurre por la llanura litoral, de carácter llano y uso agrícola, lo cual facilita la ejecución de las obras, evitando grandes movimientos de tierras. Todo este ámbito presenta diversos grados de riesgo de inundabilidad, por lo que el diseño de la infraestructura deberá realizarse sin incrementar dicho riesgo y atendiendo al PATRICOVA.

De norte a sur, el primer espacio natural existente está constituido por la zona húmeda del *Marjal i Estany de la Ribera Sud del Xúquer*. Precisamente el trazado actual del ferrocarril limita por el este el citado espacio natural. Es por ello que la duplicación debiera realizarse por el este del ferrocarril, sin afectar directamente al mismo. Este espacio resulta relevante tanto por su importancia ecológica como por la función que asumen los marjales en el caso de grandes lluvias, acumulando el agua.

Debe analizarse en particular el cruce del ferrocarril sobre el río de Corbera, que conecta el citado espacio con el mar, y que forma parte asimismo de la zona húmeda. El nuevo paso sobre el río no deberá generar afección sobre el riesgo de inundación, debiendo preverse los drenajes transversales necesarios y en la zona del cauce, los pasos de fauna adecuados. Asimismo, deberá tenerse en consideración las afecciones sinérgicas del tramo existente y el nuevo, evaluando si resulta necesario introducir mejoras en el tramo existente para hacer viable un segundo paso sobre este cauce.

Al sur del término municipal de Xeraco y en Gandía, será necesario considerar la presencia del *Marjal de la Safor*, zona húmeda y espacio LIC. El ferrocarril existente discurre actualmente por el oeste y constituye el límite del citado espacio a lo largo de unos 2,5 km en Tavernes de la Valldigna-Xeraco y otros 2,5 km en Xeresa-Gandia. Este espacio, junto con la zona montañosa próxima, constituye el espacio ZEPA *Montdúver i Marjal de la Safor*. Además de las características del marjal, ya citadas en párrafos anteriores, en este caso resulta necesario mencionar la presencia de avifauna que trasiega entre la zona montañosa y la zona húmeda.

Para reducir la afección sobre dicho espacio, será necesario ajustar el trazado por el oeste de la traza actual, lo más próximo al pasillo de infraestructuras existente (salvo que la presencia de las otras infraestructuras lo impida), minimizando la ocupación de terreno protegido. En caso de afección, será necesario proponer medidas compensatorias, tal y como se establece en la normativa aplicable.

En la fase de funcionamiento, dado que ya existe el ferrocarril, no es probable que sea significativa la afección de la segunda vía. Sin embargo en la fase de obras, habrá que analizar la presencia de especies nidificantes, su período de nidificación y ajustar el cronograma de obras para evitar alteraciones en dicho período que puedan hacer fracasar la

GENERALITAT VALENCIANA
DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

puesta.

Incluso en los tramos en que la nueva vía no afecte al espacio natural, será necesario comprobar que no existen *Ullals* (puntos de surgencia de agua dulce que alimentan el marjal) bajo la traza y evitar su aterramiento. En el caso del *Ullal del Duc* (en Gandia), se encuentra protegido como zona húmeda e incluido en el espacio ZEPA citado anteriormente.

La zona está atravesada por multitud de acequias que forman una red de conexión entre los diversos espacios húmedos y salidas al mar de estos y constituyen conectores ecológicos para especies acuáticas. Debe preverse la restitución de las acequias que puedan verse afectadas por las obras, asegurando la permeabilidad hídrica de la infraestructura y evitando la afección sobre el régimen hídrico de los espacios húmedos.

La presencia de espacios de la Red Natura 2000 limítrofes con el proyecto hace necesario incluir un estudio específico de afección sobre la Red Natura 2000, considerando las especies de flora y fauna presentes y su grado de protección y someterlo a informe del órgano gestor de la citada red. En relación con el LIC *Dunes de la Safor*, por su ubicación relativa y características, no se considera un elemento que pueda verse afectado por el proyecto. Igual ocurre con el LIC *Serres del Montduver i la Marxuquera*, ya que tanto la AP-7 como la N-332 separan el ferrocarril de éste último, no previéndose afección.

Este ámbito está incluido entre las zonas de protección de avifauna por tendidos eléctricos aéreos, a los efectos previstos en el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto. Cualquier nuevo tendido eléctrico aéreo que se prevea para dar suministro a la red ferroviaria (sin contar la catenaria propia del ferrocarril), deberá diseñarse con las medidas previstas en la citada norma.

En relación a los accesos del ferrocarril a Gandia y Xeraco, que actualmente se realizan en túnel, tienen unas características diferenciadas con relación al resto del tramo, ya que presentan ciertas dificultades técnicas. En este ámbito, el EsIA tendrá en cuenta las dificultades en la ejecución del tramo, en relación con las molestias sobre la población. En el acceso a Gandia, en el DI se valora como alternativa el paso entre Gandía y la costa. Dada la continuidad urbana entre los núcleos interior y costero, dicho paso debería ser subterráneo, ya que la única franja libre está reservada en el planeamiento urbanístico para el paso de infraestructuras viarias que dan continuidad a la trama existente. En relación con el cruce del río Serpis, habrá que considera la potencial afección sobre el paisaje protegido del mismo nombre.

Como afección positiva del proyecto en este tramo se analizará las mejoras que la duplicación del tramo conllevarán sobre el servicio de cercanías prestado en la actualidad (reducción del tiempo del viaje, mejora del confort, etc.).

GENERALITAT VALENCIANA
DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

TRAMO GANDIA-DENIA

Cabe considerar como alternativa principal el aprovechar el antiguo trazado de ferrocarril Carcaixent-Denia que aunque desaparecido hace décadas, su antigua traza es fácilmente identificable sobre el territorio. Sería adecuado especificar si estos terrenos pertenecen a ADIF o se revirtió su propiedad tras el desmantelamiento. Pese a que se cita en el DI que existe un estudio previo de este tramo realizado por la Generalitat, no se aportan datos concretos sobre el mismo.

Al igual que en tramo anterior, prácticamente la totalidad del ámbito (excepto algunas zonas del término municpal de Denia) presenta diversos grados de riesgo de inundabilidad, por lo que el diseño de la infraestructura deberá realizarse sin incrementar dicho riesgo y atendiendo al PATRICOVA, en especial, realizando un diseño adecuado de los cruces sobre los cauces, que en los episodios de lluvias torrenciales, habituales en esta zona, desaguan al mar grandes caudales.

En este ámbito, se desarrollan diversos proyectos de infraestructuras que deben tenerse en consideración en el diseño del ferrocarril. Por una parte, se encuentra en ejecución el acceso sur al puerto de Gandia desde la N-332, que necesariamente se verá atravesado por el nuevo ferrocarril. Por otra parte, se encuentra en estudio, desde hace años, la ronda de la N-332 en el sur de la Safor, que deberá compatibilizarse con el proyecto considerado.

El paso por Oliva, según se plantea en el DI, puede realizarse entre el núcleo urbano y la costa por el este del municipio o rodeando el núcleo urbano por el oeste, junto al trazado de la AP-7. En relación a la primera alternativa, cabe señalar que la continuidad del suelo urbano desde el pueblo hasta la costa limita el paso en superficie por el este. En relación a la alternativa de paso junto a la AP-7, por el oeste del núcleo urbano, queda prácticamente limitada a la zona de servidumbre de la autopista, con una orografía montañosa que dificulta el paso y por donde igualmente se plantea el paso de la ronda de circunvalación de la N-332. Por todo ello, cabe analizar una tercera alternativa de diseño en túnel, bajo el paseo que atraviesa longitudinalmente el núcleo urbano siguiendo el trazado del antiguo ferrocarril. Esto permitiría disponer de una estación bien comunicada y adecuadamente situada en el núcleo urbano, ya que este término municipal tiene un gran número de habitantes residentes además de grandes zonas turísticas de segunda residencia.

El EsIA considerará las diferentes alternativas en el entorno de Oliva, valorando ambientalmente cada una de ellas, sin olvidar el factor social.

Una vez al sur del núcleo urbano de Oliva, viendo la configuración y usos del territorio, es probable que el trazado se diseñe por el noreste de la N-332. Al sureste de la misma discurre la AP-7, la cual constituye a su vez el límite noreste del parque natural del marjal Pego-Oliva, que además de esta figura de protección, es a su vez zona húmeda, LIC, ZEPA. El evitar la afección sobre el citado PN conlleva el cruce de las zonas húmedas Riu del Vedat y Riu del Molinell, que conectan la marjal con el mar. Será necesario evaluar la afección de la

GENERALITAT VALENCIANA
DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

infraestructura sobre estos espacios, tanto en fase de proyecto (considerando las especies de flora y fauna presentes, la función del cauce como conector ecológico y teniendo en cuenta la presencia de especies que nidifiquen o pongan sus huevos en este entorno) como de explotación (asegurando el drenaje transversal).

El paso por el entorno de El Verger, Els Poblets y Ondara se analizará en cuanto a la selección de un pasillo y diseño que permita compatibilizar la infraestructura con los suelos urbanos existentes.

Según se deduce del DI, el nuevo ferrocarril no se adentrará en el término municipal de Denia hacia la costa y el núcleo urbano. Deberá exponerse cual será el trazado en este ámbito y la conexión entre la nueva vía y la existente (TRAM), en su caso, mediante estación de conexión. En esta zona cabe considerar la proximidad del Parque Natural del Montgó. Teniendo en cuenta que este PN está delimitado por el oeste por la carretera CV-735, que el TRAM discurre por el oeste de la citada carretera y que el ámbito del PN coincide aquí con la punta de Benimàquia, de orografía escarpada, el tren propuesto deberá discurrir por el oeste del TRAM o conjuntamente con este, sin generar afecciones sobre el PN.

TRAMO DENIA-ALICANTE

Este tramo se caracteriza por la existencia de una vía de tranvía (TRAM Metropolitano de Alicante) que conecta Denia y Alicante. El tramo Alicante-Benidorm, con 43,2 Km. de longitud y 20 estaciones, se encuentra atendido por la línea L1 de tranvía. A partir de Benidorm continúa hacia Dénia la línea L9, con 50,8 Km de línea no electrificada y 18 estaciones. El recorrido tiene en total una duración superior a dos horas y media.

Las alternativas propuestas en el DI para este tramo no asumen en principio la infraestructura de tranvía existente como base para el diseño del tren de la costa. No se expone por qué no es posible aprovechar en su totalidad dicha infraestructura, aunque parece deducirse que no presenta las características técnicas adecuadas para ello. En cualquier caso, se considera una cuestión que necesariamente deberá aclararse en el EsIA.

Siguiendo de norte a sur, se proponen para el subtramo Denia-Altea/Calpe dos pasillos, el primero coincidente con la AP-7 y el segundo, de mayor anchura, con su eje desplazado hacia el este del TRAM. Ambos comparten dificultades técnicas en el trazado y ejecución debido a la orografía montañosa. Con relación al EsIA, deberá analizarse con detalle la afección generada por el proyecto en especial sobre el terreno, cuantificando los movimientos de tierras necesarios para ambas opciones. Dado que en la zona existen según la cartografía hábitats de interés, será necesario valorar su grado de interés y la potencial afección sobre las especies presentes. En Teulada, junto al trazado actual del TRAM, se sitúa la microrreserva de flora de serra de Cel·letes.

Ambos pasillos discurren separados hasta el suroeste de Calpe, donde dadas las características del terreno que dificultan el cruce de la sierra de Bèrnia, quedan reducidos a

GENERALITAT VALENCIANA
DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

uno único de paso a Altea. Dicho pasillo incluye tanto el trazado de la AP-7 (que discurre en túnel) como el del TRAM y la N-332 (con pequeños tramos en túnel), todos ellos en la zona de depresión del barranc Salat (port del Mascarat). En esta zona, donde necesariamente se cruza la sierra de Bèrnia, se afectará al espacio de la red natura 2000 LIC Serres de Bèrnia i el Ferrer y ZEPA Montañas de la Marina, requiriéndose el correspondiente estudio de afección a red natura 2000, considerando los elementos que motivaron la protección del espacio. Existe también en el ámbito del probable cruce, la microrreserva de flora de El Mascarat.

En el resto del término municipal de Altea, la principal dificultad está asociada con la presencia masiva de edificación que limita el espacio disponible para el trazado del ferrocarril. Asimismo, el cauce del río del Algar o de Bolulla, constituye una zona húmeda. Se considera adecuado el pasillo propuesto, consistente básicamente en aprovechar la plataforma del TRAM o crear un nuevo trazado en paralelo a la AP-7 (opción que parece compleja dado el escaso espacio disponible), dado que en ambos casos se agrupa la afección de las diversas infraestructuras existentes evitando generar afección sobre espacios que actualmente no los sufren.

Desde Altea hasta el Campello, aunque se proponen diversos subtramos con alternativas de trazado, todas ellas consisten básicamente en un pasillo definido por la AP-7 y el TRAM, que se encuentra infrautilizado según se indica. Este ámbito no alberga espacios protegidos que puedan verse afectados por el proyecto. Sí presenta zonas altamente urbanizadas alternadas con zonas de orografía montañosa que en ambos casos, dificultan el diseño y ejecución de nuevas infraestructuras, por lo que a priori, el aprovechamiento de la plataforma del TRAM sería la opción con menor afección. En los tramos de monte, cabría verificar la presencia o ausencia de especies que puedan verse afectadas por el proyecto, puesto que en la cartografía se representan hábitats de interés. Por otra parte, en el término municipal de la Vila Joiosa, ajustarse a la AP-7 podría dar lugar a la ocupación de monte de utilidad pública.

A partir de El Campello, el tren de la costa se adentra en el área metropolitana de Alicante. No se observa la presencia de espacios protegidos o elementos naturales de interés. La definición del trazado en este ámbito atiende en mayor medida a cuestiones técnicas que ambientales, dada la dificultad de encontrar pasillos en un área perirubana. En todo caso, el EsIA deberá abordar las medidas correctoras necesarias para compatibilizar la infraestructura en las zonas residenciales.

LEGISLACIÓN APLICABLE

Como normativa específica de la Comunitat Valenciana que resultará de aplicación al proyecto, cabe citar entre otras:

- Ley 5/2014, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje
- Ley 2/1989, de 3 de marzo, de evaluación de impacto ambiental y su reglamento de

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

desarrollo Decreto 162/1990, de 15 de octubre

- Instrucción de 13 de enero de 2012, de la Dirección General del Medio Natural, sobre vías pecuarias
- Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat, por el que aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones.
- Decreto 60/2012, de 5 de abril, del Consell, por el que regula el régimen especial de evaluación y de aprobación, autorización o conformidad de planes, programas y proyectos que puedan afectar a la Red Natura 2000.
- Decreto 70/2009, de 22 de mayo, del Consell, por el que se crea y regula el Catálogo Valenciano de Especies de Flora Amenazadas y se regulan medidas adicionales de conservación.
- Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell de la Generalitat, por el que se regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de restauración, acondicionamiento y relleno, o con fines de construcción.

Valencia, a 30 de junio de 2015

SUBDIRECTOR GENERAL DE
EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL

GENERALITAT VALENCIANA CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES, TERRITORI I MEDI AMBIENT

ENRIQUE MARTÍ SELVA

47/2015-CON INF 11/11

EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL ALICANTE
Área de Servicios e Infraestructuras
Departamento de Carreteras

20150020

EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALICANTE
24 ABR 2015
Registro General de SALIDA
N.º 7460

Fecha: 23 de abril de 2015
S/Ref.: PETICIONES ***N/Ref.:*** TP/nc P-45/15
Asunto.: Estudio informativo Línea Ferroviaria Valencia-Alicante

Destinatario:
Secretaría de Estado de Medio Ambiente
Subdirección General de Evaluación Ambiental
Plaza San Juan de la Cruz, s/n
28071 MADRID

Con relación a su escrito de fecha 20 de abril de 2015 y Registro de Entrada nº 17890, en el que se consulta a esta Excma. Diputación Provincial sobre la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental del proyecto "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)", le comunico que los servicios técnicos del Departamento de Carreteras han emitido informe con fecha 22 de abril de 2015, cuyo contenido a continuación se transcribe:

"Visto el Estudio Informativo " LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)", no se plantea objeción alguna al desarrollo de esta línea ferroviaria.

No obstante, en relación con la Red Local de carreteras cuya titularidad pertenece a la Diputación de Alicante, deberá tenerse en cuenta en el desarrollo de los estudios y proyectos, las afecciones que dicha línea producirá sobre la citada Red Local de Carreteras y sus protecciones, con especial atención a la no existencia en su desarrollo de cruces a nivel."

Lo que le comunico para que surta efectos en el trámite que corresponda.

DIPUTADO DEL ÁREA
DE INFRAESTRUCTURAS

Fdo: Manuel Pérez Fenoll

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
- 4 MAY 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 23248
HORA

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

DIRECCIÓ GENERAL D'AVALUACIÓ URBANÍSTICA, TERRITORIAL I AMBIENTAL DEL PLANEJAMENT

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
Cr Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
16 JUL 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 10955
HORA

CA/ac
Expte. IR_2014_126
(Citese al contestar)

S/Ref. SGEA/mllr/20150020

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI
Data 10 JUL. 2015
EIXIDA N.º 26986
REGISTRE GENERAL

Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural

Plaza San Juan de la Cruz, s/nº

28071 - MADRID

Asunto: **Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación ambiental del Proyecto 20150020**

En relación con el expediente de referencia y lo solicitado en su escrito de 10 de abril de 2015, respecto a "Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental de Proyecto 20150020 **Línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)",** se adjunta informe, en materia de riesgo de inundación, de conformidad con el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA), emitido por el Servicio de Ordenación del Territorio.

Valencia, 9 de julio de 2015

EL SUBDIR. GRAL. D'ORDENACIÓ, PLANIFICACIÓ I ACTUACIONS TERRITORIALS ESTRATÈGIQUES

Vicente Doménech Gregori

GENERALITAT VALENCIANA
Direcció General d'Avaluació Urbanística, Territorial i Ambiental del Planejament
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE-TORRE 1
Cr Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA-Tel. 012

S/Ref.: SGEA/RLL/20150020
N/Ref.: IR-2014-126
SERVICIO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

INFORME DE RIESGO DE INUNDACIÓN SOBRE EL DOCUMENTO INICIAL DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)

El Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental traslada al Servicio de Ordenación del Territorio, mediante nota de régimen interno de fecha 25 de junio de 2015, el oficio de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, de fecha 10 de abril de 2015, por el que se solicita informe a la Subdirección General de Ordenación, Planificación y Actuaciones Territoriales Estratégicas, en relación con las competencias de dicha Subdirección General, respecto al proyecto indicado, remitiéndose a la documentación que consta en la página web del citado ministerio.

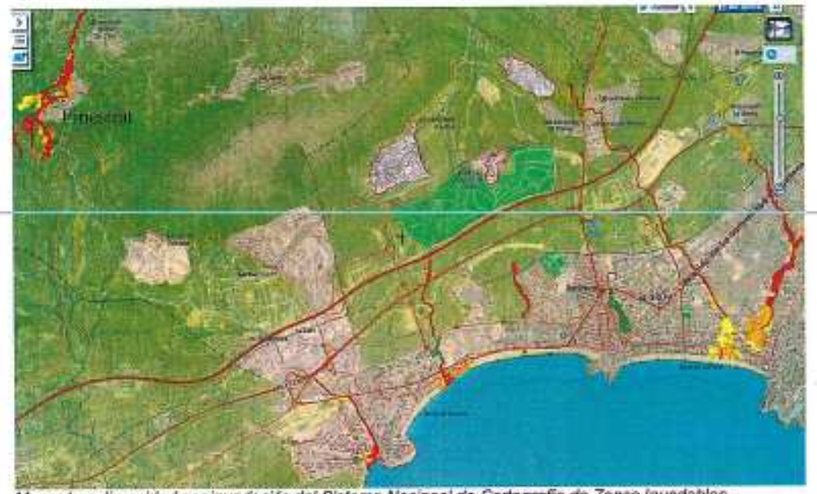
El estudio plantea una banda de análisis, siguiendo la franja costera, desde Valencia hasta Alicante. En lo que se refiere a la materia de riesgo de inundación, el estudio se basa, según se desprende de los planos del mismo, en las cartografías del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (en adelante, SNCZI).

Plano objeto del estudio

Con fecha de 28 de julio de 2014, el Servicio de Ordenación del Territorio ya emitió un primer informe, en el que se hacía referencia a las cartografías de inundabilidad disponibles y la interpretación de las mismas a la hora de su aplicación. En general, supone una cierta jerarquización de dichas cartografías, en función de su escala de trabajo, de conformidad con lo establecido en el artículo 15 de la Normativa Urbanística del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (en adelante, PATRICOVA). La cartografía del SNCZI prevalece sobre el resto de cartografías de inundabilidad solo en las zonas donde se solapan. Es importante tener en cuenta que la determinación de la cartografía del SNCZI, salvo en los ríos principales, solo ha analizado las zonas que se consideraban Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (en adelante, ARPSI), es decir, zonas de alta vulnerabilidad frente al riesgo de inundación.

Valencia IR-2014-126 Dl Tren de la costa.odt.odt Pág. 1

GENERALITAT VALENCIANA
Direcció General d'Avaluació Urbanística, Territorial i Ambiental del Planejament
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE-TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA-Tel. 012



Mapa de peligrosidad por inundación del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables

Superposición de la cartografía del PATRICOVA y cauces

GENERALITAT VALENCIANA
Direcció General d'Avaluació Urbanística, Territorial i Ambiental del Planejament
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE-TORRE 1
C/ Castán Tobeñas, 77 - 46018 VALÈNCIA-Tel. 012

De la figuras anteriores, escogidas solo con objeto de realizar la comparación entre las citadas cartografías, se observa que la población de Finestrat (situada en la parte superior izquierda de la figura) se encuentra cartografiada por el SNCZI solo en el ámbito del núcleo urbano, dejando sin afección el resto. Se pone de manifiesto que tal ausencia no significa que no exista riesgo de inundación, sino que solo se estudia en el ámbito de la ARPSI. Así pues, pueden existir zonas no cartografiadas como riesgo de inundación, ni siquiera por riesgo geomorfológico, y, sin embargo, la existencia de cauces no cartografiados, o cuencas vertientes, puede determinar algún riesgo de inundación no considerado en las cartografías de inundabilidad disponibles.

Todo lo anterior determina la necesidad de que el proyecto se acompañe de un estudio de inundabilidad. Este estudio deberá cumplir las determinaciones establecidas en los artículos 16 a 18 de la Normativa Urbanística del PATRICOVA, en las que se determina la amplitud y nivel de detalle de este estudio de inundabilidad, que debe acompañar al estudio de impacto ambiental del proyecto.

Al tratase de un estudio de la banda posible en la que se pueda ubicar la infraestructura (el denominado Tren de la Costa), en la documentación presentada se supone que el riesgo de inundación es subsanable mediante las obras de drenaje correspondientes y que, por tanto, no va a condicionar, en general y salvo zonas de marjal y similares, el estudio de soluciones. No obstante, y como ya se indicó en el informe del Servicio de Ordenación del Territorio, de fecha 28 de julio de 2014, el proyecto constructivo deberá incluir el correspondiente estudio de inundabilidad para cumplir la normativa en materia de riesgo de inundación aplicable en la Comunitat Valenciana. Como aspectos destacados de la citada normativa, se reiteran las cuestiones referidas a la no afección a terceros y el cálculo de los drenajes transversales de la infraestructura para la avenida de 500 años de periodo de retorno.

CONCLUSIÓN

Por todo lo expuesto, el ámbito de análisis del *Documento Inicial y Planos de la línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)* **SE ENCUENTRA AFECTADO** por riesgo de inundación, por lo que se requiere, a efectos de continuar la tramitación administrativa en materia de riesgo de inundación, la elaboración de un **Estudio de Inundabilidad** que concrete el riesgo de inundación y su afección sobre la actuación informada, de conformidad con las determinaciones normativas del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana.

Valencia, 9 de julio de 2015

EL TÉCNICO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Carlos Díaz Planells

VºBº:
EL JEFE DEL SERVICIO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Carlos Aubán Nogués

DOCUMENTO	IDENTIFICADORES
NOTIFICACIÓN	PLA2015000013

OTROS DATOS	FIRMA	ESTADO
Código para la validación: 63e5d35f-5b5c-4b72-a91f-959b25c587a9 Fecha de impresión: 21/10/2015 12:19:28 Página 1 de 2	1.- JOSE LUIS ORTUNO CASTANEDA - NIF:21372842T (Jefe Área de Ase. Jurídica y P. Urbanístico.), 19/10/2015 14:27 2.- AYUNTAMIENTO DE ALICANTE. S2015080022 21/10/2015 12:09:03	FIRMADO

Excmo. Ayuntamiento de Alicante
Concejalía de Urbanismo

20150020
TREN DE LA COSTA

11 NOV 2015
62544

Área de Asesoría Jurídica y Planeamiento Urbanístico
Su Rlª. SGEA/RLL/mllr/20150020 N/Rlª. PLA2015000013
Asunto: El del Epígrafe.
Destinatario. MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE DIRECCION GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL PLAZA SAN JUAN DE LA CRUZ 28071 MADRID

El Concejal de Urbanismo, con fecha 14 de Octubre de 2015, ha dictado la siguiente resolución:

"DECRETO. Informe Municipal en contestación a la consulta sobre alcance de la Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa).

Por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se ha notificado al Ayuntamiento la apertura del periodo de consultas, dentro del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto de Línea Ferrovaria Valencia-Alicante, requiriendo informe al respecto.

Por el Servicio de Gestión y Urbanización de la Concejalía de Urbanismo se ha emitido el informe correspondiente, poniendo de manifiesto el sobredimensionamiento del ámbito de ocupación de la infraestructura proyectada, en comparación con los documentos de planeamiento redactados anteriormente, que lleva como consecuencia un incremento de afecciones a sectores urbanos consolidados. Recomienda el informe que, a fin de minorar tales impactos y de ser coherente con los estudios redactados anteriormente, el tramo 6 del Estudio Informativo se sitúe únicamente en el ámbito más cercano a la Autopista AP-7.

La competencia para atender el requerimiento de informe cursado por el Ministerio corresponde al Alcalde, a tenor de lo dispuesto en el artículo 124.4 f) de la vigente Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local y, por delegación conferida el 17 de junio de 2015 dicha competencia recae en el Concejal de Urbanismo.

El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la siguiente dirección web https://sedetrans.alicante.es/cuentaservicios/validate/validate.jsp

DOCUMENTO	IDENTIFICADORES
NOTIFICACIÓN	PLA2015000013

OTROS DATOS	FIRMA	ESTADO
Código para la validación: 63e5d35f-5b5c-4b72-a91f-959b25c587a9 Fecha de impresión: 21/10/2015 12:19:28 Página 2 de 2	1.- JOSE LUIS ORTUNO CASTANEDA - NIF:21372842T (Jefe Área de Ase. Jurídica y P. Urbanístico.), 19/10/2015 14:27 2.- AYUNTAMIENTO DE ALICANTE. S2015080022 21/10/2015 12:09:03	FIRMADO

A la vista de lo cual, resuelvo:

Primero: Dar el visto bueno al informe emitido por el Servicio de Gestión y Urbanización, dentro del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto de Línea Ferroviaria Valencia-Alicante y remitirlo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Segundo: El presente Decreto anula y suple al dictado con el mismo objeto con fecha 28 de mayo de 2015."

Lo que notifico a los efectos oportunos.

La presente notificación está firmada por el Jefe de Área de Asesoría Jurídica y Planeamiento Urbanístico de la Concejalía de Urbanismo, por delegación del Vicesecretario del Ayuntamiento de Alicante

El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la siguiente dirección web https://sedetrans.alicante.es/cuentaservicios/validate/validate.jsp

DOCUMENTO
INFORME D.T. URBANIZACIÓN
IDENTIFICADORES
PLA2015000013
OTROS DATOS
Código para la validación:
6bc0ede-4216-4747-80c2-7cc105601990
Fecha de impresión: 21/10/2015 12:04:34
Página 1 de 7
FIRMAS
1.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:32
2.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:33
ESTADO
FIRMADO

Excmo. Ayuntamiento de Alicante
Concejalía de Urbanismo

PLA2015000013
GES2014000041

ASUNTO: Estudio Informativo Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa). Documento Inicial para consultas ambientales.

1.- Antecedentes

Mediante un Decreto de fecha 9 de noviembre de 2011, el Ayuntamiento de Alicante compareció en el trámite de audiencia del documento denominado *"Delimitación de' Área de Reserva del tramo Benidorm-Alicante de la Conexión Ferroviaria Valencia-Alicante por la Costa"* fechado en junio de 2011 y presentado por la Conselleria de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana.

El Decreto se basó en un informe del Departamento Técnico de Planeamiento Urbanístico, de 25 de octubre de 2011, que consideraba correcto el criterio de que el trazado discurriera en paralelo a la autopista AP- 7 a fin de minorar impactos evitando el efecto barrera y dejar espacios territoriales sin posibilidad de un uso racional. Por ello, en lo que respecta al término municipal de Alicante consideraba como opción válida el trazado contemplado en esta delimitación planteada por la Conselleria de Infraestructuras y Transporte al ser compatible con el *"Estudio de Planeamiento para la implantación de la conexión ferroviaria Alicante-Benidorm-Valencia"* de marzo de 2008 tomando igualmente como referencia el trazado de la AP-7.

Con fecha 5 de agosto de 2014, el Servicio de Gestión y Urbanización de la Concejalía de Urbanismo emitió un informe técnico en contestación a un escrito presentado por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento en relación con la solicitud de información para la redacción del "Estudio Informativo de la línea ferroviaria Valencia-Alicante (tren de la costa)" aportando lo solicitado en el mismo y reiterándose en el contenido de los informes previos emitidos al efecto..

Con fecha 18 de abril de 2015 y en relación con el asunto de referencia, ha tenido entrada en el Registro General de este Ayuntamiento, un escrito de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en donde se notifica la apertura del período de consultas establecido en el art. 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y pone a disposición el documento inicial y los planos del proyecto de referencia en la pagina web de ese Ministerio al objeto de consultar la opinión sobre la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental de este proyecto en función de sus impactos mas significativos, así como sobre otras posibles alternativas de actuación, informaciones o normas que deben ser especialmente consideradas para la elaboración de dicho estudio, otorgándose al efecto el plazo de 30 dias hábiles a contar desde la recepción de esta comunicación.

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE URBANIZACIÓN

El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la siguiente dirección web https://sede.ma-alicante.es/customservices/validate/validate.jsp

DOCUMENTO
INFORME D.T. URBANIZACIÓN
IDENTIFICADORES
PLA2015000013
OTROS DATOS
Código para la validación:
6bc0ede-4216-4747-80c2-7cc105601990
Fecha de impresión: 21/10/2015 12:04:34
Página 2 de 7
FIRMAS
1.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:32
2.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:33
ESTADO
FIRMADO

Excmo. Ayuntamiento de Alicante
Concejalía de Urbanismo

2.- Contenido del Estudio Informativo

El *"Estudio Informativo Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa). Documento Inicial para consultas ambientales."* redactado en el mes de febrero de 2015 por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento analiza la viabilidad técnica, ambiental y socioeconómica de un nueve corredor ferroviario costero que esté conectado a la red ferroviaria de interés general y que une a las principales poblaciones de la costa. La actuación objeto de este Estudio Informativo se ubica entre las provincias de Valencia y Alicante, siendo el área de estudio la franja litoral que discurre entre ambas ciudades.

El documento identifica la caracterización del ámbito del Estudio a sus aspectos físicos, medioambientales, territoriales y culturales, elabora unos planos temáticos sobre dichos condicionantes y analiza los impactos potenciales mediante la caracterización de una serie de corredores sobre los que realiza un diagnostico territorial y del medio ambiente.

El documento propone una serie de posibles corredores encuadrados en una franja con un ancho que oscila entre los 10 y 20 Km., cuyo límite Este se corresponde con la propia línea de costa, recorriendo el territorio litoral comprendido entre las áreas metropolitanas de Valencia y Alicante.

En la fase de análisis el documento incorpora una serie de corredores aptos para acoger alternativas de trazado que den solución al objetivo planteado en el Estudio Informativo. Esta delimitación preliminar de corredores se realiza estableciendo franjas que abarquen las áreas con mayor capacidad de acogida. Los corredores así resultantes conforman una gran superficie que abarca fundamentalmente la franja delimitada por la autopista AP-7 y la costa.

Todo este ámbito se ha subdividido en seis tramos, estando el término municipal de Alicante dentro del denominado "Tramo 6 – Entrada a Alicante" e identificado por el Corredor 6A y el Corredor 6B. Este último tramo de estudio se corresponde con la llegada a la ciudad de Alicante, punto final de la actuación definida para el futuro corredor ferroviario del Tren de la Costa.

El Corredor 6A mantiene un trazado paralelo al de la Autopista AP-7 a lo largo de todo el trazado bordeando por el norte a la ciudad de Alicante y a su corona metropolitana.

El Corredor 6B realiza su trazado junto a la autopista A-70 en el único corredor libre existente entre San Vicente y la ciudad de Alicante.

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE URBANIZACIÓN

El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la siguiente dirección web https://sede.ma-alicante.es/customservices/validate/validate.jsp

DOCUMENTO
INFORME D.T. URBANIZACIÓN

IDENTIFICADORES
PLA2015000013

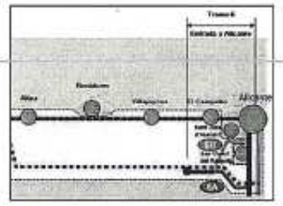
OTROS DATOS
Código para la validación:
fbbc9a1e-4216-4747-80c3-7cc105801998
Fecha de impresión: 21/10/2015 12:04:34
Página 3 de 7

FIRMAS
1.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:32
2.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:33

ESTADO
FIRMADO

Excmo. Ayuntamiento de Alicante
Concejalía de Urbanismo

Todo ello según el siguiente esquema:



INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES:
- Líneas de Ancho Ibérico
- Línea TRAM Alicante
- Líneas de Ancho UIC
- Autopista AP-7
- Nucleos de Población

NUEVOS TRAZADOS:
- Tramos Comunes
- Punto Fijo de Corredores
- Corredores
- Corredor A
- Corredor B
- Corredor C
- Corredor D

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE URBANIZACIÓN

El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la siguiente dirección web https://sedetram.alicante.es/cualquiernuevo/validate/validate.jsp

DOCUMENTO
INFORME D.T. URBANIZACIÓN

IDENTIFICADORES
PLA2015000013

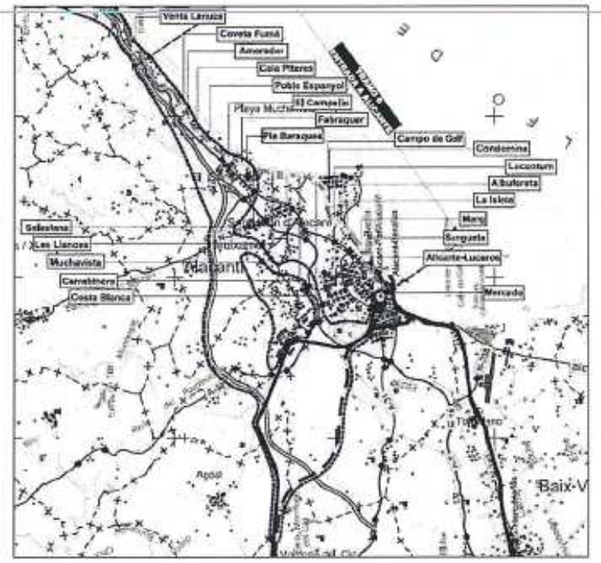
OTROS DATOS
Código para la validación:
fbbc9a1e-4216-4747-80c3-7cc105801998
Fecha de impresión: 21/10/2015 12:04:34
Página 4 de 7

FIRMAS
1.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:32
2.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:33

ESTADO
FIRMADO

Excmo. Ayuntamiento de Alicante
Concejalía de Urbanismo

Que corresponde a la definición territorial siguiente:



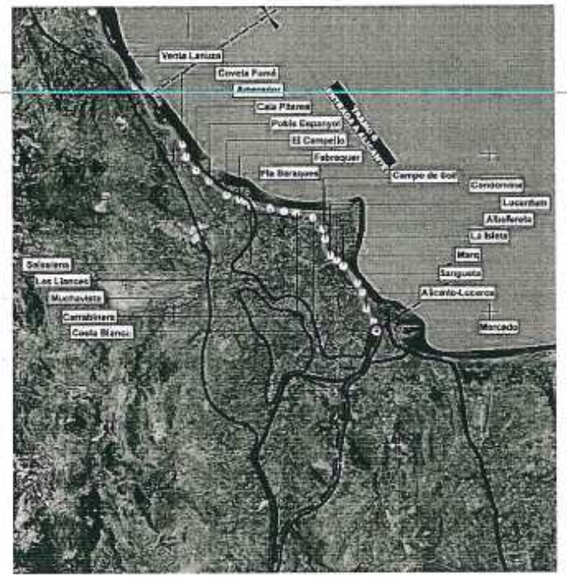
(extracto plano 5.2: Corredores propuestos. Corredores sobre cartografía 1:25000. Planta de detalle)

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE URBANIZACIÓN

El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la siguiente dirección web https://sedetram.alicante.es/cualquiernuevo/validate/validate.jsp

DOCUMENTO INFORME D.T. URBANIZACIÓN
IDENTIFICADORES PLA2015000013
OTROS DATOS Código para la validación: f0bc9eda-4216-4747-80c2-7cc109801990 Fecha de impresión: 21/10/2015 12:04:34 Página 5 de 7
FIRMAS 1.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:32 2.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:33
ESTADO FIRMADO

Excmo. Ayuntamiento de Alicante
Concejalía de Urbanismo



(extracto plano 6.2: Corredores propuestos. Corredores sobre foto aérea. Planta de detalle)

LEYENDA
LÍNEAS FERROVIARIAS EXISTENTES
- L.A.V.
- FF.CC CONVENCIONAL
- TRAM ALICANTE
- LIMITE PROVINCIAL
- LIMITE MUNICIPAL
- ZONA DE CORREDORES

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE URBANIZACIÓN

El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la siguiente dirección web https://sede.ham.alicante.es/customservices/validate/validate.jsp

DOCUMENTO INFORME D.T. URBANIZACIÓN
IDENTIFICADORES PLA2015000013
OTROS DATOS Código para la validación: f0bc9eda-4216-4747-80c2-7cc109801990 Fecha de impresión: 21/10/2015 12:04:34 Página 6 de 7
FIRMAS 1.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:32 2.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:33
ESTADO FIRMADO

Excmo. Ayuntamiento de Alicante
Concejalía de Urbanismo

Los Corredores identificados en el "Tramo 6 - Entrada a Alicante" en este Estudio dentro del término municipal de Alicante abarcan los siguientes ámbitos territoriales:

Corredor 6A

Este corredor está delimitado a Norte por la autopista AP-7 y la vía ferroviaria convencional Alicante-Madrid; al Sur por el trazado de la vía ferroviaria de Alta Velocidad y su pasillo de acceso a la estación término de Alicante; al Este por el TM de San Vicente del Raspeig; y, al Oeste por el TM de Agost y Monforte del Cid.

Corredor 6B

La definición de este corredor se identifica por una franja que limita al Norte por el término municipal de Mutxamel y el polígono industrial de Garachico en Alicante, discurre a ambos lados de la cuenca del barranco de Orgega hasta llegar en el entorno de Villafranqueza al trazado de la autopista A-70 de circunvalación de Alicante por donde discurre a ambos lados de ella hasta la Universidad de Alicante, el paraje de Rabassa y barranco de las Ovejas.

3.- Informe municipal

El Estudio Informativo redactado incorpora un ámbito de actuación que, en el caso del termino municipal de Alicante, ubicado en el tramo 6 – Entrada a Alicante con sus corredores 6A y 6B, ocupa gran parte del territorio municipal Norte y Noroeste limitados por los cascos urbanos de San Vicente del Raspeig y de la propia ciudad de Alicante.

El ámbito de estudio, a pesar de tomar como referencia para la implantación de los corredores los trazados de las autopistas AP-7 y A-70, se extiende hasta los límites de las poblaciones consolidadas colindantes con la ciudad de Alicante y los trazados de las líneas ferroviarias de ancho convencional y alta velocidad que confluyen en la estación término de Alicante.

Esta delimitación sobredimensiona en gran medida el ámbito de ocupación definido en los documentos previos de planeamiento redactados al efecto por la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana: El "Estudio de Planeamiento para la implantación de la conexión ferroviaria Alicante-Benidorm-Valencia" de marzo de 2008, y, el de "Conexión ferroviaria Valencia-Alicante por la costa. Delimitación del Area de Reserva del tramo Benidorm-Alicante" de junio de 2011. Ello produce una afección importante a un gran número de sectores urbanos consolidados definidos por el vigente Plan General Municipal de Ordenación-PGMO y a otros ya programados por el mismo planeamiento.

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE URBANIZACIÓN

El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la siguiente dirección web https://sede.ham.alicante.es/customservices/validate/validate.jsp

DOCUMENTO
INFORME D.T. URBANIZACIÓN

IDENTIFICADORES
PLA2015000013

CRITERIOS DATOS
Código para la validación:
6bb9a9a-4216-4747-80c2-7cc105801990
Fecha de impresión: 21/10/2015 12:04:34
Página 7 de 7

FIRMAS
1.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:32
2.- FERNANDO VICENTE OCHANDO PINTO - NIF:21439226Y (Jefe D.T. Urbanización), 15/05/2015 10:33

ESTADO
FIRMADO

Excmo. Ayuntamiento de Alicante
Concejalía de Urbanismo

Por ello, se propone mantener la decisión municipal establecida en los documentos de planeamiento redactados al efecto por la Consellería de Infraestructuras y Transporte en 2008 y 2011 y considerar que el trazado del corredor correspondiente al tramo 6 del Estudio Informativo, a fin de minorar impactos, se sitúe únicamente en el ámbito mas cercano a la autopista AP-7 por discurrir fundamentalmente por Suelo No Urbanizable Común-Rustico según el vigente PGMO, evitando el efecto barrera y espacios territoriales sin posibilidad de un uso racional.

Alicante, 14 de mayo de 2015

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE URBANIZACIÓN

El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica en los documentos firmados en la sede https://sedeelectronica.alicante.es/validar.php

AJUNTAMENT DE BENISSA

AYUNTAMIENTO DE BENISSA (Alicante)
REGISTRO GENERAL
22 MAY 2015
ENTRADA SALIDA 2367

JUAN BAUTISTA ROSELLÓ TENT (1 de 1)
EL ALCALDE
Fecha: 21/05/2015
HASH: 6f4f5f6d2fdfe4f1161d21a0ef1ef7

N.Ref^a. URB/acd
Asunto: escrito 4290/2015

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
EVALUACIÓN AMBIENTAL
MINISTERIO DE AGRICULTURA,
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
28071 MADRID

Referencia: SGEA/RLL/mllr/20150020

Asunto: Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 2015020 LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)

En contestación a la consulta de referencia solicitada mediante escrito con registro de entrada en este Ayuntamiento en fecha 17 de abril de 2015, número 4290; y dentro del plazo concedido de 30 días hábiles; adjunto doy traslado del informe técnico emitido sobre dicho asunto por el Sr. Arquitecto Municipal en fecha de 21 de mayo de 2015.

Mediante el presente escrito esta Alcaldía solicita se tengan por presentadas las observaciones contenidas en el informe técnico adjunto, con carácter complementario a lo considerado en el "Documento inicial para consultas ambientales".

Lo que traslado a los efectos previstos en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Benissa, 21 de mayo de 2015.

El Alcalde, Juan Bta. Roselló Tent

(documento firmado digitalmente)

Correos y Telégrafos
22-05-15
BENISSA-O

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
29 MAY 2015
Registro Aux. - Plaza San Juan de la Cruz
ENTRADA 29371
HORA

Plaça del Portal 1 · 03720 Benissa · Alacant · Tels. 96 573 00 58 · 96 573 00 62 · Fax 96 573 34 96 · CIF P-0304100-A

Cód. Validación: 4CQSEHYN7W9SCD7K0CFPAK2 | Verificación: https://benissa.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 1

AJUNTAMENT DE BENISSA
Departament d'Urbanisme

BERNARDINO FERNANDO SISCAR (1 de 1)
ARQUITECTO MUNICIPAL
Fecha: 27/05/2015
HASH: a8b3e2f165fc3f6bcb5b4e112d1ed8

Determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)"

Bernardino Ferrando Siscar, Arquitecto Municipal del Ayuntamiento de Benissa, sobre el asunto de referencia, emite el siguiente

informe

En el escrito con registro de entrada nº4290/2015, se comunica al Ayuntamiento de Benissa que se ha abierto el período de consultas a las administraciones públicas y personas interesadas, previo a la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)".

Con objeto de poder efectuar contestación dentro de dicho trámite, he revisado el "Documento inicial para consultas ambientales" de dicho proyecto que está alojado en la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Del estudio del mismo, en relación al alcance del estudio de impacto ambiental del `proyecto del "Tren de la Costa", y a juicio de quien suscribe, deberían realizarse las siguientes observaciones con carácter complementario a lo considerado en el "documento inicial":

- En el estudio de las afecciones en el corredor denominado "3A" del tramo Dénia-Calp, debería considerarse la presencia de 10 construcciones catalogadas y la de las siguientes áreas de protección arqueológica: "Lleus", "Binyent", "Cases de Lleus" y "Les Figueres".
- En el estudio de las afecciones en el corredor denominado "3B" del tramo Dénia-Calp, debería considerarse la presencia de 21 construcciones catalogadas y la de las siguientes áreas de protección arqueológica: "Tossal Blanc" y "Tossal de Cosentari".
- En la planimetría de documento, las estaciones "Benissa" y "Ferrandet" del TRAM actual, aparecen con sus nombres permutados entre sí.

Para que surta los efectos oportunos, se emite el presente informe en Benissa, en la fecha de la firma.

El Arquitecto Municipal,
(*Documento firmado digitalmente*)

CSV, Validación: TCSFKFF5R37377NFCG4LLGMQ | Verificación: https://benissa.sedipualba.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 1

Ajuntament de Dénia

ÀREA DE SECRETARIA GENERAL
Secretaria
Plaça la Constitució, 10 · 03700 Dénia
C.I.F: P-0306300-E 965 780 100
secretaria@ayto-denia.es

AJUNTAMENT DE DÉNIA
22 MAY. 2015
Núm. 7276
Registre General d'Eixida

Correos y Telégrafos
22-05-15
DENIA

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
28 MAY 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 23067

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
Secretaría de Estado de Medio Ambiente Dirección General de Calidad
y Evaluación Ambiental y Medio Natural
Subdirección General de Evaluación Ambiental

20150020

La Junta de Gobierno Local, en sesión celebrada el 20 de mayo de 2015, a resultas de los términos en que quede su redacción definitiva, según el art. 206 del R.O.F. y R.J. de las Entidades Locales, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

6.- ASUNTOS DE URGENCIA.

6.c) Informe sobre el tren de la costa

Se da cuenta y la Junta de Gobierno, por unanimidad, queda enterada del siguiente informe técnico emitido en referencia a la Línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa), que literalmente dice:

"En referencia a la **LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)** y en respuesta a la petición de informe sobre amplitud y nivel de detalle de su Estudio de Impacto Ambiental, el técnico que subscribe emite el siguiente

INFORME TÉCNICO

I. Antecedentes

1) Por parte de la Secretaria de Estado de Medio Ambiente a través de la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural en fecha 17 abril de 2015 mediante RGE Núm. 6.556 se recibe notificación de apertura de consultas del proyecto LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA).

2) La necesidad de someter este Proyecto al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental ordinaria viene señalada, según establece la Ley 21/2013, al encontrarse recogido en el grupo 6. Proyectos de infraestructuras. b) Ferrocarriles: 1.ª Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido, del Anexo I, al que hace referencia en su artículo 7.1.a) Ámbito de aplicación de la evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Dicha fase de consultas según el Documento de Inicio tiene su fundamento jurídico en el artículo 34 de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental.

3) En fecha 2 de octubre de 2014 mediante RGS nº 11.986 se atendió la petición de la Dirección de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento y se le remitió la documentación solicitada para la redacción del Estudio Informativo que ahora se somete a consultas ambiental.

Para dicho trámite se han emitido informes:

Ajuntament de Dénia

ÀREA DE SECRETARIA GENERAL
Secretaria
Plaça la Constitució, 10 · 03700 Dénia
C.I.F: P-0306300-E 965 780 100
secretaria@ayto-denia.es

- EATIM de la Xara en fecha 15 de julio de 2014.
- EATIM de Jesús Pobre en fecha 16 de septiembre de 2014.
- Área de Urbanismo del Ajuntament de Dénia en fecha 29 de septiembre de 2014.
- Server Municipal d'Arqueologia en fecha 2 de julio de 2014.
- Aqualia Gestión Integral del agua SA en fecha 12 de agosto de 2014, comunicando que ha remitido a la consultora adjudicataria de la redacción del proyecto (TRN Ingeniería y Planificación de Infraestructuras SA) la cartografía de la red de abastecimiento y saneamiento.

Los mismos se han remitido a la consultora adjudicataria de la redacción del proyecto dando conocimiento de lo mismo al Ministerio de Fomento.

II. Consideraciones

1) Sobre el Proyecto de LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA) en trámite de Impacto Ambiental.

Objeto del Proyecto.

El Tren de la Costa Valencia-Alicante es la conexión ferroviaria, a través del arco litoral, de los municipios de dicho ámbito territorial, Valencia-Gandía-Denia- Benidorm-Alicante. Este ámbito constituye un espacio de la máxima importancia social, económica y medioambiental, tanto dentro del ámbito particular de la Comunidad Valenciana como para el propio Estado español. Sin embargo, dentro del citado arco litoral, el sistema de comunicaciones internas cuenta tan solo con un elemento de gran capacidad, la autopista AP-7, lo que limita enormemente su eficacia en la canalización de flujos de transporte. Además, respecto a las infraestructuras ferroviarias, no existe una comunicación entre Valencia y Alicante que conecte a los municipios de la costa. Eneste sentido, la presencia del ferrocarril en este ámbito se reduce a las siguientes infraestructuras:

· Línea Valencia – Cullera –Gandía, que forma parte de la red ferroviaria de interés general del Estado y se encuentra en funcionamiento en vía doble entre Valencia y Cullera y en vía única entre Cullera y Gandía.

· Línea de F.G.V. Alicante-Dénia, de ancho métrico y que no dispone de conexión con la red ferroviaria de interés general. Por ella se prestan servicios con un tiempo de viaje de algo más de dos horas y media, poco competitivo con los otros sistemas de transporte existentes en la zona de actuación.

El Estudio Informativo del Tren de la Costa pretende analizar la viabilidad técnica, ambiental y socioeconómica de un nuevo corredor ferroviario costero que esté conectado a la red ferroviaria de interés general y que una a las principales poblaciones de la costa.

Estudio de alternativas presentado

Este nuevo tramo se corresponde con el de mayor longitud de todos los analizados y discurre en el entorno con la orografía más complicada de todo el trayecto Valencia – Alicante atravesando cadenas montañosas y barrancos correspondientes en su mayor parte a cursos fluviales.

El tramo comienza en los alrededores de lo núcleos de población de El Verger y Ondara y finaliza cerca de la costa entre los núcleos de población de Calpe y Altea.

Se corresponde además con el tramo que se aproxima más a los núcleos de población de Dénia y Xábea/Jávea de gran peso dentro del trayecto completo Valencia - Alicante.

Para este tramo se definen dos corredores descritos a continuación:

Ajuntament de Dénia

ÀREA DE SECRETARIA GENERAL
Secretaria
Plaça la Constitució, 10 · 03700 Dénia
C.I.F: P-0306300-E 965 780 100
secretaria@ayto-denia.es

5.2.4.1.- Corredor 3A

El primero de los corredores definidos para este tramo presenta un recorrido paralelo al de la Autopista AP-7 a lo largo de todo el tramo.

5.2.4.2.- Corredor 3B

Este segundo corredor discurre en un primer momento por la cuenca del río Xaló-Gorgos e intenta bordear en todo lo posible a las cadenas montañosas existentes en la de actuación.

Posteriormente presenta un desarrollo de norte a sur una vez discurriendo, entre otros, por los núcleos de población de Teulada y Benitatxell para posteriormente bordear al núcleo de población de Calpe y a las urbanizaciones existentes a su alrededor hasta situarse sobre el corredor de la AP-7 al oeste del núcleo de población de Calpe.

2) Compatibilidad con la planificación territorial y urbanística.

Según el Decreto 112/2013, de 2 de agosto, del Consell, de modificación del Decreto 54/2013, de 26 de abril, del Consell, por el que se suspende la vigencia del Plan General de Ordenación Urbana de Dénia de 1972 y se establece el régimen urbanístico transitoriamente aplicable en tanto culmine el procedimiento de aprobación del plan general en trámite.

3) Aspectos ambientales.

3.1. Aspectos ambientales en fase de proyecto

ESPACIOS PROTEGIDOS.

Se debe considerar lo definido en el Decreto 180/2002, de 5 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Montgó-

Se debe considerar lo previsto en Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural del Montgó, aprobado por Decreto 229/2007, de 23 de noviembre, del Consell de la Generalitat Valenciana, en adelante PRUG Montgó, y que en fecha 28 de noviembre de 2007 entra en vigor.

El PRUG del Montgó obliga a considerar por parte del Estudio de Impacto Ambiental los siguientes criterios:

a. Considerar las características y los objetivos de las diferentes zonas del PRUG y PORN, e identificar como afectará la actividad o proyecto a estas zonas.

b. Evaluar los efectos sobre la conectividad del territorio, y sobre los procesos ecológicos de las sierras, zonas húmedas y espacios naturales de su entorno.

c. Considerar las posibles afecciones sobre las especies animales y vegetales y los hábitats de especial interés en el ámbito del PRUG Montgó.

d. Evaluar las repercusiones directas e indirectas sobre los recursos hídricos y la dinámica hidrológica, con especial referencia a los efectos acumulativos y a la capacidad de corrección de impactos pre-existentes.

AFECCIONES A PATRIMONIO MUNICIPAL.

Red viaria de ámbito supra-municipal: CV-724, CV-727 y CV-725 (GVA) y CV-730 y CV-735 (Diputación de Alicante).

Respecto los caminos municipales constan en la remisión a consultora adjudicataria de la redacción del proyecto (TRN Ingeniería y Planificación de Infraestructuras SA).

AFECCIONES A PATRIMONIO CULTURAL.

Ajuntament de Dénia

ÀREA DE SECRETARIA GENERAL
Secretaria
Plaça la Constitució, 10 · 03700 Dénia
C.I.F: P-0306300-E 965 780 100
secretaria@ayto-denia.es

El Catalogo de Bienes y Espacios Protegidos integrados en la versión del Plan General Estructural, recoge un numero eevado de bienes inmuebles , sometidos a distintos grados de protección, así como un elevado número de yacimientos arqueológicos. Un buen numero de bienes inmuebles y yacimientos arqueológicos están así mismo recogidos en el Catálogo de Bienes Inmuebles de la Comunidad Valenciana, dentro del Sistema Valenciano de Inventarios de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano.

El proyecto definitivo ha de incluir un conjunto de medidas que garanticen el proceso de documentación de los bienes culturales referidos, la no afección a su integridad y la conservación y protección, así como el seguimiento exhaustivo mediante una prospección arqueológica del trazado, atendiendo que se localiza en zonas ricas en arqueología y sensibles a nuevos descubrimientos, todo ello cumpliendo la Ley 4/98 de la Generalitat Valenciana del Patrimonio Cultural Valenciano.

AFECCIONES A MEDIO NATURAL

Consta el Catálogo de Zonas de Interés Botánico y Paisajístico de Dénia que acompaña a la versión del Plan General Estructural.

c. Deberá tenerse en cuenta que algunos tramos pasan por zonas arboladas, unas protegidas y otras sin protección expresa pero de interés, hay que proteger según artículos 113 hasta 117 de la Ordenanzas de la Construcción.

3.2. Aspectos ambientales en fase de construcción

a. Se deberá tener especial cuidado con los derrames o vertidos de aceite o combustibles de la maquinaria a emplear. Para ello se reducirá el riesgo de vertido, mediante la inspección de todos los elementos que contengan aceite, combustibles, lubricantes, etc.

b. Puede producirse polvo, no obstante se deben incorporar las medidas correctoras adecuadas, mediante la humectación.

c. Se producirá ruido propio de maquinaria y camiones de obras públicas por lo que se deberá cumplir las restricciones de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana y normativa de desarrollo, en cuanto a horarios, niveles máximos de ruido, etc.

d. Respecto a residuos inertes se deberán gestionar a través de un gestor autorizado, conforme a la ley valenciana.

e. Respecto a protección de vegetación aquellos árboles que deban ser eliminados por su incompatibilidad con el proyecto, y en conformidad con el artículo de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, deberán reponerse en el ámbito y si esto no fuere posible en zonas públicas o de interés natural más cercanas. Cuando se realicen excavaciones en la cercanía de arboledas o elementos individuales se deberán seguir las protecciones señaladas en el artículo 116 de las Ordenanzas de la Construcción.

3.3. Aspectos ambientales de funcionamiento

ACUSTICA

Se deberán de cumplir los límites que se indican en la Ley 7/2002 de Protección contra la Contaminación Acústica.

CONTAMINACIÓN LUMÍNICA

Deberá cumplirse la Ordenanza Municipal de Prevención de la Contaminación Lumínica.

No podrá utilizarse ningún tipo de iluminación exterior susceptible de producir intrusión luminosa en entornos domésticos o zonas donde la iluminación no sea necesaria, evitando en cualquier caso, la emisión de luz directa hacia el cielo o zonas que no necesiten ser iluminadas o que produzcan molestias.

Ajuntament de Dénia

ÀREA DE SECRETARIA GENERAL
Secretaria
Plaça la Constitució, 10 · 03700 Dénia
C.I.F: P-0306300-E 965 780 100
secretaria@ayto-denia.es

4) Condicionado técnico.

Cuando se afecte a un vial asfaltado deberán tenerse en cuenta los condicionantes en aplicación de las prescripciones técnicas particulares para la ejecución de acometidas a redes e infraestructuras en viales públicos aprobados por la Junta de Gobierno de fecha 25 de octubre:

En el caso de reposición de firme con aglomerado asfáltico se emplearán mezclas bituminosas en caliente, y se ampliará la superficie afectada considerando la totalidad del ancho del vial afectado, y con longitud de la canalización más 3 m de longitud de solape con el rebaje necesario para el entronque a cota con el nivel existente.

En caso de zanja longitudinal en la misma dirección del vial, se procederá al asfaltado en todo su ancho y longitud.

En caso de reposición de firmes en aceras, deberán emplearse los mismos tipos de materiales que los previamente retirados y adyacentes, de forma que una vez finalizada la uniformidad de la misma sea correcta.

Respecto los caminos de titularidad municipal:

Según la ordenanza municipal del medio rural, publicada en el BOP nº 108 de 13 de mayo de 2006, el ámbito de aplicación de la misma, abarca aquel suelo que tenga la clasificación de no urbanizable, además de aquel clasificado como urbanizable que no dispone de programa aprobado, según lo estipulado en su día en el artículo 10 de la Ley 6/1994, reguladora de la actividad urbanística y modificado por la disposición adicional cuarta de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje.

Las obras deberán cumplir lo establecido en la Ordenanza Municipal del Medio Rural, relativo a las normas generales sobre caminos municipales y prohibición de vertidos en caminos y cauces públicos, deberán cumplirse durante la ejecución de las obras:

Artículo 14.1.5. Prohibición de causar daños en caminos y servidumbres públicas.

Se prohíbe causar daño en el dominio público, en los caminos y servidumbres públicas, así como, extraer de ellos piedra, tierra, arena o cualquier beneficio.

Artículo 14.1.6. Normas de tránsito y circulación.

El tránsito por los caminos estará expedito constantemente, sin que en ellos pueda existir objeto alguno que los obstruya.

En obras que afecten caminos, y que estén ubicadas en término municipal de Dénia tanto si son de promoción pública como de privada, se procederá a depositar por parte de la propiedad de las mismas, un aval o fianza en la Tesorería Municipal, aplicándose lo establecido en la normativa urbanística, y, en su defecto, un aval por un valor o importe igual al 2% del presupuesto de ejecución por contrata de las mismas.

La devolución del aval o fianza se efectuarán una vez comprobados por los servicios técnicos de este Ayuntamiento, si el pavimento u otros desperfectos producidos por el tránsito rodado o a consecuencia de las obras han sido debidamente restituidos.

El cruce de caminos mediante tuberías de servicios, se realizará con el criterio del aval anteriormente expuesto, procediéndose a la devolución del mismo una vez comprobado por parte de nuestros servicios técnicos que la zanja ha sido correctamente restituida

El técnico que subscribe eleva al Concejal Delegado de Medio Ambiente para su aprobación de la Junta de Gobierno Local de la siguiente propuesta:

Ajuntament de Dénia

ÀREA DE SECRETARIA GENERAL
Secretaria
Plaça la Constitució, 10 · 03700 Dénia
C.I.F: P-0306300-E 965 780 100
secretaria@ayto-denia.es

III. Propuesta de Resolución

1) Se informa favorablemente el **documento inicial del proyecto de LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA) y se define el nivel de detalle y amplitud del Estudio de Impacto Ambiental con las consideraciones del apartado II de este informe.**

2) **Dar traslado a la Comisión Informativa con competencia en ordenación territorial en la primera sesión que se celebre y su conocimiento para ratificación en el Pleno sobre el contenido del informe si procede.**

Todo esto es cuanto se informa, sin perjuicio del deber que tienen las Administraciones Públicas de actuar conforme al principio de lealtad institucional (art. 4.1 LRJAPPAC) de ponderar, en el ejercicio de las competencias propias de este Ayuntamiento, la totalidad de los intereses públicos implicados y, en concreto, aquellos cuya gestión esté encomendada a las otras administraciones."

Lo que le comunico para su conocimiento y a los efectos oportunos.

Dénia, 22 de mayo de 2015
El Secretario,

AJUNTAMENT DE DÉNIA SECRETARIA

006 Remis contestacconsulta a direc general/ rpo

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA

Regidoria Urbanisme
C/ Cristobal Gallara, 2
Tel. 96 6810000 Fax. 96 6810551
urbanisme@villajoiosa.com

EXPEDIENTE:	LINEA FERROVIARIA VALENCIA – ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
ASUNTO:	CONTESTACIÓN CONSULTA
SU REF:	SGEA/RLL/mllr/20150020

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA
Data: 15/5/2015
REGISTRE D'ENTRADA
Número: 6756

A la vista de la solicitud de consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150020 LINEA FERROVIARIA VALENCIA – ALICANTE (TREN DE LA COSTA) efectuada por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural) con registro de entrada en este Ayuntamiento número 2015005552 de 17 de abril de 2015, adjunto le remito la siguiente documentación:

- DECRETO DE ALCALDÍA Nº 1602/2015 de 15 de mayo.
- Copia cotejada del informe técnico del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Municipal de fecha de 12 de mayo de 2015, y ANEXO I.
- Copia cotejada del informe arqueológico de fecha de 11 de mayo de 2015 (se adjunta 2 CDs)

En Villajoyosa, a 15 de mayo de 2015

JERÓNIMO LLORENS SELLÉS
CONCEJAL DE FOMENTO ECONÓMICO Y SOSTENIBLE

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA ÀREA DE URBANISME

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
21 MAY 2015
Registro Aux. Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 27313
HORA

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
Plaza de San Juan de la Cruz S/N
28071-MADRID

C/ Major, 14 – CP 03570 – Tel. 96 6851001 – Fax 96 6853540 – CIF P-0313900-C
www.villajoyosa.com – www.lavilajoiosa.com

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA

Regidoria Urbanisme

C/ Cristobal Galiana, 2
Tel. 96 6810090 Fax. 96 6810561
urbanisme@villajoyosa.com

005 DECRETO ratificacion informes y contestac consultas rpo

DECRETO Nº - 1602

FECHA: 15-5-2015

VISTO, el escrito presentado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, con registro de entrada número 2015005552 de 17 de abril de 2015.

CONSIDERANDO, el informe emitido por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Municipal (jefe de servicio de urbanismo e infraestructuras), de fecha de 12 de mayo de 2015, que establece literalmente:

"...Visto el escrito remitido por Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente) en el que se notifica la apertura del periodo de consultas establecido en el art. 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; al que acompaña instrucciones para acceder al documento inicial para consultas ambientales del proyecto de línea ferroviaria Valencia – Alicante (tren de la Costa), procede informar:

El documento de consultas se corresponde con el documento inicial del proyecto, primera fase de la evaluación de impacto ambiental, tal y como establece el art. 34 de la Ley de evaluación ambiental, y su contenido se resume del siguiente modo:

a) La definición, características y ubicación del proyecto.
b) Las principales alternativas que se consideran y un análisis de los potenciales impactos de cada una de ellas.
c) Un diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por el proyecto.

El proyecto en tramitación consiste en la ejecución de una nueva conexión ferroviaria entre Valencia y Alicante, por la costa, afectando en su recorrido a los municipios costeros como Villajoyosa. Su ámbito de estudio se extiende a lo largo de 88 municipios y 239.200 Ha con una longitud aproximada de 175 km. Subdivide el trazado en seis tramos, siendo el tramo número 5, denominado Villajoyosa, e' que afecta a este término municipal. Caracteriza el ámbito de estudio en función de una serie de variables:

- *Aspectos físicos*
- *Aspectos medioambientales*
- *Aspectos territoriales*
- *Aspectos culturales*

Ya en concreto en el municipio de Villajoyosa el documento propone, para el tramo 5, dos alternativas:

- ***Corredor 5A:** El primero de los corredores discurre paralelamente a la AP-7 a lo largo de todo su trazado.*
- ***Corredor 5B:** Este segundo corredor parte y finaliza sobre el corredor de la AP-7, sin embargo en las cercanías del núcleo de población de Villajoyosa se separa del mismo y busca situarse lo más cerca posible de su entramado urbano.*
  La zona de corredores que se indica en el documento cubre aproximadamente la mitad de la superficie del término municipal, por lo que no parece haber una correspondencia clara entre las dos alternativas planteadas, tal y como se describen, y la representación gráfica de los planos. En efecto, y tal y como se puede apreciar en el plano que se adjunta como Anexo I, la zona de corredores reproducida en los planos del documento engloba el territorio desde prácticamente la franja litoral hasta la presa del embalse de Amadorio, superando ampliamente lo que se puede esperar en base a la descripción literal de las alternativas. En cuanto a la información solicitada:

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA

Regidoria Urbanisme

C/ Cristobal Galiana, 2
Tel. 96 6810090 Fax. 96 6810561
urbanisme@villajoyosa.com

005 DECRETO ratificacion informes y contestac consultas rpo

*a) **Aspectos físicos:** Es muy conveniente la inclusión, en aspectos relativos a hidrología y riesgo de inundación, **del análisis del fenómeno local del Refoio**, recientemente documentado, caracterizado y cuantificado en el Plan Director de Defensa contra avenidas de la Marina Baixa tramitado por el entonces Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. Es muy probable que el trazado del ferrocarril proyectado intersecte la microcuenca del Refoio afectando a su régimen en algún modo, por lo que es importante prever este fenómeno.*

*b) **Aspectos medioambientales:** El término municipal de Villajoyosa se caracteriza por su variabilidad geomorfológica. Si bien la primera zona de tierra adentro desde la ribera del mar se identifica con cultivos y suelo antropizado o urbanizado con pendientes relativamente suaves, es destacable la agreste orografía y la naturaleza forestal del suelo más interior. El Plan General de Ordenación Urbana establece para estos suelos, en muy buen estado de conservación de sus valores naturales y prácticamente libres de edificaciones o actuaciones de transformación, la consideración de suelos no urbanizables de **protección especial ambiental-paisajística.***

*De hecho **gran parte del suelo no urbanizable del municipio está sometido a este tipo de protección.** Se adjunta plano (Anexo I) del término municipal donde se indican estos ámbitos, a efectos de su consideración en la evaluación ambiental y su representación en los planos temáticos correspondientes, donde al parecer se han obviado (plano 3.2.4).*

Es conveniente también considerar los espacios que el Plan General califica como Parques Litorales, aunque en general parecen estar excluidos de la zona de corredores.

Otros elementos de elevado valor ambiental** que sería conveniente incluir en el análisis son los **cauces del río Amadorio y el río Torres.

*c) **Aspectos territoriales:** En la zona de corredores, y tal y como se representa en el plano adjunto (Anexo I) se localiza gran parte del suelo urbano y urbanizable del municipio. Huelga indicar que en la medida de lo posible es conveniente evitar afecciones al planeamiento y en consecuencia al modelo de desarrollo por él definido, y en todo caso a los suelos urbanos consolidados.*

El término municipal se encuentra actualmente atravesado en dirección norte sur y de forma paralela a la costa por 4 vías principales de comunicaciones: la antigua carretera N-332, actualmente considerada parte del Bulevar Comarcal; la actual carretera N-332 (circunvalación), la vía férrea Alicante-Dénia de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana; y la autopista AP-7. De estos cuatro ejes longitudinales la antigua N-332 (Bulevar Comarcal) se encuentra ya integrada en la trama urbana y tiene la consideración de vial urbano; el ferrocarril Alicante-Dénia está en gran parte también integrado en la trama urbana y asumido por el planeamiento, de forma que su efecto barrera está en parte solventado; la actual N-332, así como la AP-7, con sus zonas de afección, al contrario, suponen importantes barreras físicas en el territorio, limitando en gran medida el desarrollo y la movilidad y afectando a una gran superficie del término municipal.

Como aspecto territorial a considerar en la evaluación de impacto sería conveniente la inclusión de este fenómeno segregador y limitador de la capacidad del territorio que supone la aparición de una nueva infraestructura lineal, norte a sur, que cruza el término municipal y que, de no coincidir su trazado sensiblemente con uno de los dos ejes ya existentes (N-332 o AP-7), supondrá un obstáculo de enorme incidencia en el planeamiento urbanístico y en el desarrollo futuro del municipio.

Por la naturaleza de la obra proyectada se entiende que su trazado podría adaptarse para discurrir de forma paralela e inmediata (en la medida de lo posible) a la actual AP-

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA
Regidoria Urbanisme
C/ Cristobal Gallana, 2
Tel. 96 6810090 Fax. 96 6810561
urbanisme@villajoyosa.com

005 DECRETO ratificacion informes y contestac consultas rpo

7, de forma que sus zonas de afección se solapen, no afectando (con las limitaciones que imponen este tipo de infraestructuras) a más suelos de los necesarios, conformando un corredor de infraestructuras (Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana) y concentrando el impacto en una franja limitada y ya antropizada.

Por otro lado ***no se aclara en el documento si existe o no previsión de establecer una estación o apeadero del nuevo ferrocarril en el municipio****, si bien la existencia de la alternativa corredor 5B así parece dejarlo entrever. Esta opción debería ser también considerada, en cuyo caso deberá ser ponderada como un beneficio socio-económico de primer orden para un municipio eminentemente turístico y capital de la comarca de la Marina Baixa, en contraposición con los aspectos perniciosos derivados de alejarse de los ejes de las principales infraestructuras existentes.*

Es de suma importancia considerar la existencia del suelo urbano PR-6, situado de forma inmediata a la AP-7, y que alberga ***la residencia de la fundación SOLGARDEN (hacienda del Sol)****, institución sanitaria noruega que viene desarrollando su actividad durante más de 40 años, recibiendo alrededor de 5.000 pacientes noruegos al año, y que* ***supone para el municipio de Villajoyosa una dotación privada de gran importancia destinada al turismo sanitario y asistencial****. De hecho recientemente ha sido suscrito un convenio entre el Ayuntamiento y dicha fundación con el objetivo de ampliar sus instalaciones hacia el norte, habiendo sido enviado el documento inicial para la evaluación ambiental estratégica a la Conselleria competente. En la ponderación de alternativas y evaluación de impactos debería ser considerado este hecho ya que* ***cualquier afección ambiental por parte de la nueva línea ferroviaria a estas instalaciones o a su ampliación supone un impacto negativo socio-económico muy importante para este municipio*** *y para las expectativas actuales de desarrollo de un clúster sanitario de ámbito comarcal. En el plano adjunto se indica tanto la ubicación de esta instalación como la zona de previsible ampliación.*

En el plano adjunto se indica también, en color magenta, el ámbito previsto de Plan Especial para el suelo no urbanizable de residencial diseminado, si bien a fecha de hoy su consideración es la de suelo no urbanizable común a todos los efectos. Se incorpora su delimitación debido a la alta densidad de edificaciones en la zona.

d) Aspectos culturales:

En cuanto a los aspectos patrimoniales y arqueológicos se ha emitido informe por el Arqueólogo Municipal de fecha 11 de mayo de 2.015, que se adjunta (Anexo II) .

En el plano adjunto (Anexo I) se incorpora la información de que se dispone sobre vías pecuarias tal y como se refleja en el Plan General..."

CONSIDERANDO, el informe emitido por los arqueólogos municipales de fecha de 11 de mayo de 2015, que literalmente expresa:

"...Vista la solicitud de informe relativo al patrimonio cultural inmueble afectado por la línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)

INFORMA

Que dado que el corredor ambiental afecta a prácticamente la totalidad del municipio de Villajoyosa, se adjunta la actual Revisión del Catalogo de Bienes y Espacios Protegidos que se esta realizando por esta sección municipal, en donde aparece la descripción de todos los Bienes patrimoniales de nuestro municipio, sus normativas de protección y su ubicación.

Asimismo, consideramos que toda la zona que pudiera verse afectada por las obras proyectadas que no se encuentre incluida dentro de los Bienes Catalogados deberá ser objeto

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA
Regidoria Urbanisme
C/ Cristobal Gallana, 2
Tel. 96 6810090 Fax. 96 6810561
urbanisme@villajoyosa.com

005 DECRETO ratificacion informes y contestac consultas rpo

de un estudio arqueológico previo anterior a cualquier tipo remoción de terrenos, que incluya el análisis de bienes de carácter etnológico si los hubiera, así como una prospección sistemática superficial que determine la existencia o inexistencia de yacimientos arqueológicos que no se encuentren aún incluidos en el Catálogo adjunto..."

RESUELVO:

PRIMERO: Ratificar los informes del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Municipal (jefe de servicio de urbanismo e infraestructuras) de fecha de 12 de mayo de 2015 junto con su ANEXO I, así como el informe suscrito por los arqueólogos municipales de fecha de 11 de mayo de 2015, ambos trascritos en el cuerpo del presente.

SEGUNDO: Enviar la contestación a la solicitud de consulta presentada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural presentada en este Ayuntamiento con registro de entrada número 2015005552 de 17 de abril de 2015.

TERCERO: Hacer constar que desde esta Corporación se viene a solicitar a la Dirección General de calidad y evaluación ambiental y medio natural la solicitud de un apeadero en el termino municipal de Villajoyosa, en relación al expediente afectado por la Linea Ferroviaria Valencia-Alicante.

Así lo acuerda, manda y firma el Sr. Alcalde D. Jaime Lloret Lloret, lo que yo como Secretario en funciones doy fe y certifico, en la fecha arriba indicada.

EL ALCALDE
AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA
ALCALDÍA
Jaime Lloret Lloret

EL SECRETARIO EN FUNCIONES
AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA
SECRETARIA
Juan Esquerdo García

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA
Regidoria Urbanisme
C/ Cristobal Galiana, 2
Tel. 96 6810090 Fax. 96 6810561
urbanisme@villajoyosa.com

ASUNTO: **Documento Inicial para consultas ambientales LINEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA) Clave: A E El VV-230**

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

SU REF:
SGEA/RLL/mllr/20150020

Contestación a Consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150020 LINEA FERROVIARIA VALENCIA – ALICANTE (TREN DE LA COSTA)

RE 2015005552
17/04/2015

INFORME TÉCNICO

Visto el escrito remitido por Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente) en el que se notifica la apertura del periodo de consultas establecido en el art. 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; al que acompaña instrucciones para acceder al documento inicial para consultas ambientales del proyecto de línea ferroviaria Valencia – Alicante (tren de la Costa), procede informar:

El documento de consultas se corresponde con el documento inicial del proyecto, primera fase de la evaluación de impacto ambiental, tal y como establece el art. 34 de la Ley de evaluación ambiental, y su contenido se resume del siguiente modo:

a) La definición, características y ubicación del proyecto.
b) Las principales alternativas que se consideran y un análisis de los potenciales impactos de cada una de ellas.
c) Un diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por el proyecto.

El proyecto en tramitación consiste en la ejecución de una nueva conexión ferroviaria entre Valencia y Alicante, por la costa, afectando en su recorrido a los municipios costeros como Villajoyosa. Su ámbito de estudio se extiende a lo largo de 88 municipios y 239.200 Ha con una longitud aproximada de 175 km. Subdivide el trazado en seis tramos, siendo el tramo número 5, denominado *Villajoyosa*, el que afecta a este término municipal. Caracteriza el ámbito de estudio en función de una serie de variables:

- Aspectos físicos
- Aspectos medioambientales
- Aspectos territoriales
- Aspectos culturales

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA SECRETARIA La Vila Joiosa, 14 MAYO 2015 Coincident amb l'original El Secretari

Ya en concreto en el municipio de Villajoyosa el documento propone, para el tramo 5, dos alternativas:

- **Corredor 5A:** El primero de los corredores discurre paralelamente a la AP-7 a lo largo de todo su trazado.
- **Corredor 5B:** Este segundo corredor parte y finaliza sobre el corredor de la AP-7, sin embargo en las cercanías del núcleo de población de Villajoyosa se separa del mismo y busca situarse lo más cerca posible de su entramado urbano.

1

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA
Regidoria Urbanisme
C/ Cristobal Galiana, 2
Tel. 96 6810090 Fax. 96 6810561
urbanisme@villajoyosa.com

La zona de corredores que se indica en el documento cubre aproximadamente la mitad de la superficie del término municipal, por lo que no parece haber una correspondencia clara entre las dos alternativas planteadas, tal y como se describen, y la representación gráfica de los planos. En efecto, y tal y como se puede apreciar en el plano que se adjunta como Anexo I, la *zona de corredores* reproducida en los planos del documento engloba el territorio desde prácticamente la franja litoral hasta la presa del embalse de Amadorio, superando ampliamente lo que se puede esperar en base a la descripción literal de las alternativas. En cuanto a la información solicitada:

a) **Aspectos físicos:** Es muy conveniente la inclusión, en aspectos relativos a hidrología y riesgo de inundación, **del análisis del fenómeno local del Refoio**, recientemente documentado, caracterizado y cuantificado en el *Plan Director de Defensa contra avenidas de la Marina Baixa* tramitado por el entonces Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. Es muy probable que el trazado del ferrocarril proyectado intersecte la microcuenca del Refoio afectando a su régimen en algún modo, por lo que es importante prever este fenómeno.

b) **Aspectos medioambientales:** El término municipal de Villajoyosa se caracteriza por su variabilidad geomorfológica. Si bien la primera zona de tierra adentro desde la ribera del mar se identifica con cultivos y suelo antropizado o urbanizado con pendientes relativamente suaves, es destacable la agreste orografía y la naturaleza forestal del suelo más interior. El Plan General de Ordenación Urbana establece para estos suelos, en muy buen estado de conservación de sus valores naturales y prácticamente libres de edificaciones o actuaciones de transformación, la consideración de suelos no urbanizables de **protección especial ambiental-paisajística.**

De hecho **gran parte del suelo no urbanizable del municipio está sometido a este tipo de protección**. Se adjunta plano (Anexo I) del término municipal donde se indican estos ámbitos, a efectos de su consideración en la evaluación ambiental y su representación en los planos temáticos correspondientes, donde al parecer se han obviado (plano 3.2.4).

Es conveniente también considerar los espacios que el Plan General califica como Parques Litorales, aunque en general parecen estar excluidos de la zona de corredores.

Otros elementos de elevado valor ambiental que sería conveniente incluir en el análisis son los **cauces del río Amadorio y el río Torres.**

c) **Aspectos territoriales:** En la zona de corredores, y tal y como se representa en el plano adjunto (Anexo I) se localiza gran parte del suelo urbano y urbanizable del municipio. Huelga indicar que en la medida de lo posible es conveniente evitar afecciones al planeamiento y en consecuencia al modelo de desarrollo por él definido, y en todo caso a los suelos urbanos consolidados.

El término municipal se encuentra actualmente atravesado en dirección norte sur y de forma paralela a la costa por 4 vías principales de comunicaciones: la antigua carretera N-332, actualmente considerada parte del Bulevar Comarcal; la actual carretera N-332 (circunvalación), la vía férrea Alicante-Dénia de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana; y la autopista AP-7. De estos cuatro ejes longitudinales la antigua N-332 (Bulevar Comarcal) se encuentra ya integrada en la trama urbana y tiene la consideración de vial urbano; el ferrocarril Alicante-Dénia está en gran parte también integrado en la trama urbana y asumido por el planeamiento de forma que su efecto barrera está en parte solventado; la actual N-332, así como la AP-7, con sus zonas de afección, al contrario, suponen importantes barreras físicas en el territorio, limitando en gran medida el desarrollo y la movilidad y afectando a una gran superficie del término municipal.

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA SECRETARIA La Vila Joiosa, 14 MAYO 2015 Coincident amb l'original El Secretari

2

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA
Regidoria Urbanisme
C/ Cristobal Galiana, 2
Tel. 96 6810090 Fax. 96 6810561
urbanisme@villajoyosa.com

Como aspecto territorial a considerar en la evaluación de impacto sería conveniente la inclusión de este fenómeno segregador y limitador de la capacidad del territorio que supone la aparición de una nueva infraestructura lineal, norte a sur, que cruza el término municipal y que, de no coincidir su trazado sensiblemente con uno de los dos ejes ya existentes (N-332 o AP-7), supondrá un obstáculo de enorme incidencia en el planeamiento urbanístico y en el desarrollo futuro del municipio.

Por la naturaleza de la obra proyectada se entiende que su trazado podría adaptarse para discurrir de forma paralela e inmediata (en la medida de lo posible) a la actual AP-7, de forma que sus zonas de afección se solapen, no afectando (con las limitaciones que imponen este tipo de infraestructuras) a más suelos de los necesarios, conformando un *corredor de infraestructuras* (Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana) y concentrando el impacto en una franja limitada y ya antropizada.

Por otro lado **no se aclara en el documento si existe o no previsión de establecer una estación o apeadero del nuevo ferrocarril en el municipio**, si bien la existencia de la alternativa corredor 5B así parece dejarlo entrever. Esta opción debería ser también considerada, en cuyo caso deberá ser ponderada como un beneficio socio-económico de primer orden para un municipio eminentemente turístico y capital de la comarca de la Marina Baixa, en contraposición con los aspectos perniciosos derivados de alejarse de los ejes de las principales infraestructuras existentes.

Es de suma importancia considerar la existencia del suelo urbano PR-6, situado de forma inmediata a la AP-7, y que alberga **la residencia de la fundación SOLGARDEN (hacienda del Sol)**, institución sanitaria noruega que viene desarrollando su actividad durante más de 40 años, recibiendo alrededor de 5.000 pacientes noruegos al año, y que **supone para el municipio de Villajoyosa una dotación privada de gran importancia destinada al turismo sanitario y asistencial**. De hecho recientemente ha sido suscrito un convenio entre el Ayuntamiento y dicha fundación con el objetivo de ampliar sus instalaciones hacia el norte, habiendo sido enviado el documento inicial para la evaluación ambiental estratégica a la Conselleria competente. En la ponderación de alternativas y evaluación de impactos debería ser considerado este hecho ya que **cualquier afección ambiental por parte de la nueva línea ferroviaria a estas instalaciones o a su ampliación supone un impacto negativo socio-económico muy importante para este municipio** y para las expectativas actuales de desarrollo de un clúster sanitario de ámbito comarcal. En el plano adjunto se indica tanto la ubicación de esta instalación como la zona de previsible ampliación.

En el plano adjunto se indica también, en color magenta, el ámbito previsto de Plan Especial para el suelo no urbanizable de residencial diseminado, si bien a fecha de hoy su consideración es la de suelo no urbanizable común a todos los efectos. Se incorpora su delimitación debido a la alta densidad de edificaciones en la zona.

d) Aspectos culturales:

En cuanto a los aspectos patrimoniales y arqueológicos se ha emitido informe por el Arqueólogo Municipal de fecha 11 de mayo de 2.015, que se adjunta (Anexo II) .

En el plano adjunto (Anexo I) se incorpora la información de que se dispone sobre vías pecuarias tal y como se refleja en el Plan General.

Es cuanto procede informar a los efectos oportunos.

En La Vila Joiosa a 12 de mayo de 2.015
Ingeniero de Caminos Canales y Puertos Municipal

Alberto Aguilera Zamora
JEFE DE SERVICIO DE URBANISMO E INFRAESTRUCTURAS

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA
SECRETARIA
La Vila Joiosa, 14 MAYO 2015
Certificat l'acord de la Junta de Govern
EL SECRETARI

3

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA Regidoria de Patrimoni Històric C/ Bde Reg. Tel.: 608044508 museo@villajoyosa.com

De: Jefe de la Sección de Arqueología, Etnografía y Museos
A: Sr. Jefe de Urbanismo.
Asunto: Informe sobre Patrimonio Cultural Inmueble del corredor ambiental afectado por la Línea Ferroviaria Valencia-Alicante
Fecha: 11 de mayo de 2015

Vista la solicitud de informe relativo al patrimonio cultural inmueble afectado por la línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)

INFORMA

Que dado que el corredor ambiental afecta a prácticamente la totalidad del municipio de Villajoyosa, se adjunta la actual Revisión del Catalogo de Bienes y Espacios Protegidos que se esta realizando por esta sección municipal, en donde aparece la descripción de todos los Bienes patrimoniales de nuestro municipio, sus normativas de protección y su ubicación.

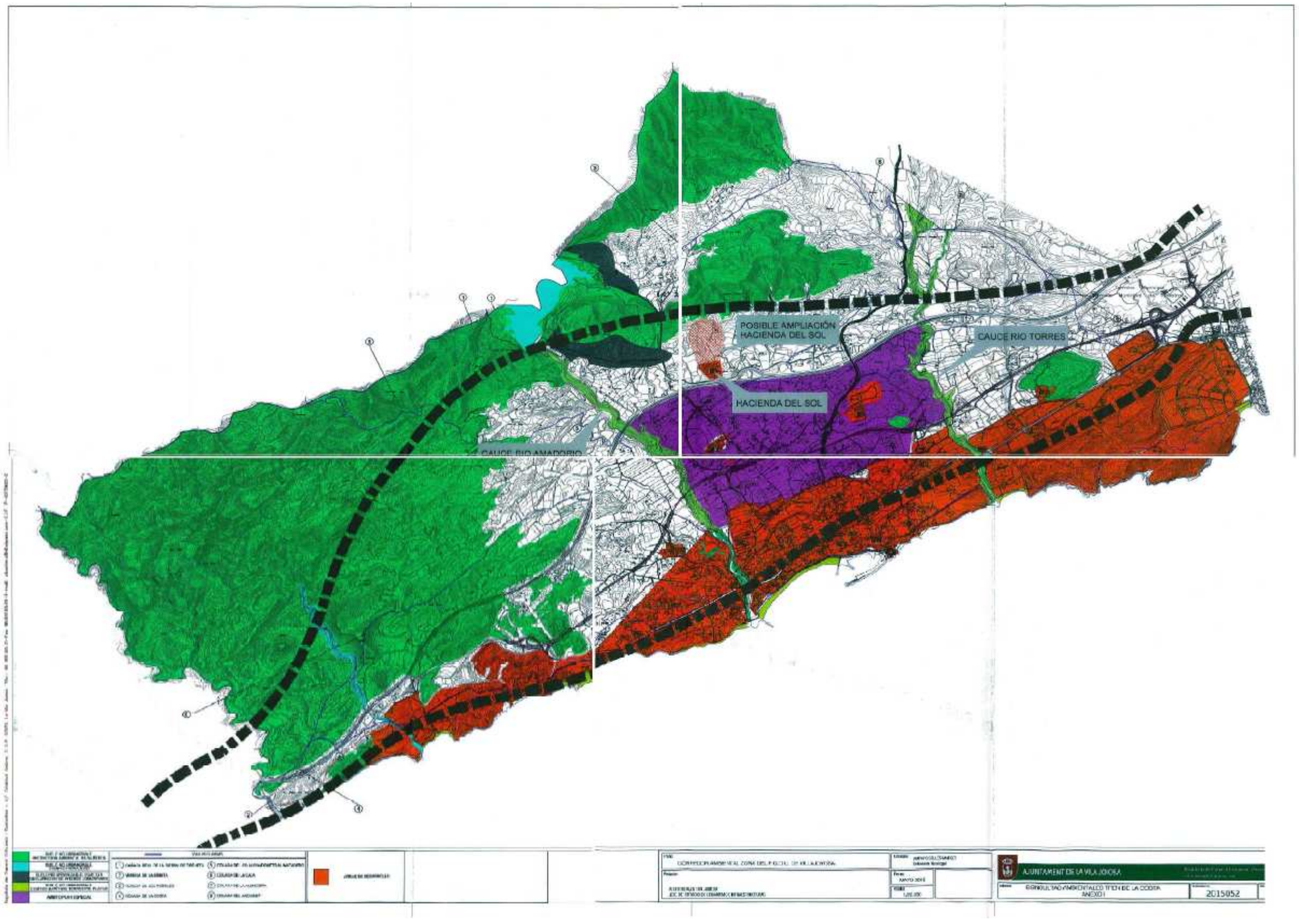
Asimismo, consideramos que toda la zona que pudiera verse afectada por las obras proyectadas que no se encuentre incluida dentro de los Bienes Catalogados deberá ser objeto de un estudio arqueológico previo anterior a cualquier tipo remoción de terrenos, que incluya el análisis de bienes de carácter etnológico si los hubiera, así como una prospección sistemática superficial que determine la existencia o inexistencia de yacimientos arqueológicos que no se encuentren aún incluidos en el Catálogo adjunto.

vila museu
AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA

Antonio Espinosa Ruiz.
Jefe de Sección de Arqueología, Etnografía y Museos.

Diego Ruiz Alcalde.
Arqueólogo Municipal.

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA
SECRETARIA
La Vila Joiosa, 14 MAIG 2015
Coincideix amb l'original:
El Secretari - PD núm. 4454
Signat: Rafael Pérez Guaita


POSIBLE AMPLIACIÓN
HACIENDA DEL SOL
CAUCE RÍO TORRES
HACIENDA DEL SOL
CAUCE RÍO AMADORIO
AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA
2015052

AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA
Tel. 962 824 015 Fax. 962 822 027
Plaça Major,1 CP 46760
NIF P-46.24000-H
www.tavernes.es

SECCIÓ: URBANISME I MEDI AMBIENT
Expte. núm. 62-0207/2015

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
21 JUL. 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 41166

AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA
REGISTRE
15 JUL. 2015
Entrada Nº 11974

Asunto: Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150020 LINEA FERROVIARIA VALENCIA -ALICANTE (TREN DE LA COSTA).

Destinatario: Sr. Subdirector General de Evaluación Ambiental
MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
P/ San Juan de la Cruz s/n
28071-MADRID

En contestación a su escrito con registro de salida núm. 1/12.319 de fecha 10 de abril del corriente año, por el que somete a consulta de esta Administración municipal el documento inicial para consultas ambientales correspondiente al proyecto de "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)", a los efectos de la elaboración por el órgano ambiental del documento de alcance del estudio de impacto ambiental del mismo proyecto, adjunto le remito, para su oportuna consideración por el promotor de este proyecto ferroviario, los siguientes documentos:

- Informe técnico emitido el pasado día 9 de junio del corriente año por el arquitecto municipal D. Juan de Dios Fernández Ruano, expresivo de la opinión sobre distintos aspectos ambiental y territorialmente relevantes del contenido del citado documento inicial con incidencia en nuestro término municipal.
- Plano de ordenación núm. 1 del Plan General de Ordenación Urbana en vigor, a escala 1/10.000, definitorio de la estructura general del territorio de este municipio, comprensivo, entre otros elementos, de la clasificación urbanística y la calificación global del suelo.
- Plano del término municipal indicativo de la localización de las dotaciones infraestructurales municipales potencialmente afectadas por la ejecución del mentado proyecto ferroviario, así como de los pasos a nivel existentes, y que también se verán afectados por dicha ejecución.

Tavernes de la Valldigna, 15 de julio de 2015
El Concejal Delegado competente en urbanismo

AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA URBANISME

-Josep Llacer Gandia-

Z:\E2-062_URBANISME\EXP 2015\062150207.001 Informe contestacion.doc 1/1

AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA (VALÈNCIA)
Plaça Major, 1 ☎(96) 282 03 50 Fax (96) 282 20 27 ✉46760 R.E.L. número° 01-46-2384 N.I.F. Párrafo-4624000 H

1/ CONTENIDO DE LA DOCUMENTACIÓN: "TREN DE LA COSTA".

1.1.- Este Ayuntamiento, comparte –como no podría ser de otra forma- con la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, la "necesidad territorial" de establecer una "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)". Ello, sin duda, ha de culminar la vertebración territorial de la Comunidad Valenciana, al tiempo que nos conecta con el resto del Estado Español.

1.2.- Nuestro término municipal, en el referido Estudio Informativo, se encuentra dentro del Tramo 0, que consiste en el "Corredor Actual Valencia-Gandia". En concreto, nos situamos en el Subtramo 0.3, entre los términos municipales de Cullera y Gandia.

1.3.- En este Subtramo 0.3, la propuesta que –ahora- se nos presenta, supone la duplicación del actual trazado de la línea Valencia-Gandia.

1.4.- El Plan General de Ordenación Urbana (en lo sucesivo, PGOU) de Tavernes de la Valldigna, fue aprobado definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia, adoptado en la sesión celebrada el día 29 de julio de 2004, y, cuyas Normas Urbanísticas (en lo sucesivo, NNUU) fueron publicadas –íntegramente- en el Boletín Oficial de la Provincia (en lo sucesivo, BOP) nº. 280, de fecha 24 de noviembre de 2.004.

1.5.- El referido PGOU de Tavernes de la Valldigna, clasifica como suelo no urbanizable de protección (en lo sucesivo, SNUP) "red ferroviaria", aquellos terrenos ocupados materialmente por el trazado de la línea del ferrocarril Valencia-Gandia, así como los comprendidos en dos franjas de terreno de 50 metros de anchura, situadas a ambos lados de dicha línea ferroviaria.

Ver el plano de ordenación nº.1 -Estructura General del Territorio- del PGOU (en lo sucesivo, P-1/PGOU), y, la NU-42.5º.

AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA (VALÈNCIA)
Plaça Major, 1 ☎(96) 282 03 50 Fax (96) 282 20 27 ✉46760 R.E.L. número° 01-46-2384 N.I.F. Párrafo-4624000 H

ÁREA DE URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE
SECCIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

JUAN DE DIOS-VICENTE FERNÁNDEZ RUANO, Arquitecto Municipal del Ayuntamiento de Tavernes de la Valldigna, para cumplimentar la solicitud del preceptivo Informe Técnico de Supervisión, realizada por el Concejal-Delegado de Urbanismo, Personal, Hacienda, Fomento Local y Administración, en relación con el escrito de fecha 10-04-15 (RE. nº. 4.179/17-04-15), suscrito por D. Francisco Muñoz García como Subdirector General de Evaluación Ambiental, dependiente de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, por el que se solicita de este Ayuntamiento, que manifieste su conformidad, y –en su caso- las observaciones que considere oportunas, respecto del "Documento Inicial para Consultas Ambientales, del **ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)** (Clave: A E EI VV-230)", redactado –en febrero de 2015- por la Consultora "TRN Ingeniería y Planificación de Infraestructuras, S.A.", emite el siguiente,

INFORME TÉCNICO DE SUPERVISIÓN SOBRE EL DOCUMENTO INICIAL -PARA CONSULTAS AMBIENTALES- DEL "ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)".

La información que solicita el citado escrito, se agrupa en los siguientes apartados.

AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA (VALÈNCIA)
Plaça Major, 1 ☎(96) 282 03 50 Fax (96) 282 20 27 ✉46760 R.E.L. número° 01-46-2384 N.I.F. Párrafo-4624000 H

2/ INFORME (PROPUESTA DE ACUERDO-ALEGACIÓN).

A la vista de que la solución que se propone, para el trazado que discurre -de Norte a Sur- por todo nuestro término municipal, en el referido **"ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)"**, consiste en el desdoblamiento del actual trazado de la línea del ferrocarril Valencia-Gandia, se detectan los siguientes problemas, que se propone que se remita –por este Ayuntamiento- como "Acuerdo-Alegación", en el presente trámite de consulta.

2.1.- DESDOBLAMIENTO AL OESTE.

2.1.1.- Se propone, que el desdoblamiento –que se pretende realizar- del actual trazado de la línea del ferrocarril Valencia-Gandia, se realice al Oeste, dada la situación –respecto del actual trazado de la línea del ferrocarril- de las siguientes tres infraestructuras –ya- existentes:

dos Pozos de Captación de Agua Potable (en lo sucesivo AP), denominadas "Playa Vieja" y "La Goleta", que abastecen al actual núcleo urbano y los futuros desarrollos urbanísticos, previstos para la playa, en el vigente PGOU, y,

una reserva de suelo de 20.000 m^2, para la nueva Estación Depuradora de Aguas Residuales (en lo sucesivo ED).

En el plano de ordenación P-1/PGOU, se refleja la localización de las citadas infraestructuras.

Y, ello, al menos en su tramo Norte, es decir, desde el límite con el término municipal de Cullera, hasta el "apeadero" de Tavernes de la Valldigna.

2.1.2.- En su tramo Sur, desde nuestro "apeadero", hasta el límite con el término municipal de Xeraco, se podría realizar el desdoblamiento hacia el Este.

2.2.- SUPRESIÓN DE TODOS LOS PASOS A NIVEL.

2.2.1.- Este Ayuntamiento, comparte –creemos- con la propia Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, la preocupación por la seguridad de los pasos a nivel. Sobre todo, por la gran cantidad de ellos que se emplazan en nuestro término municipal.

Con mayor motivo, si –ahora, como parece- se ha de desdoblar la actual línea Valencia-Gandia.

2.2.2.- En nuestro término municipal, padecemos la existencia de cuatro "pasos a nivel con barreras", lo que supone un riesgo –más que cierto- de todo tipo de accidentes.

AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA (VALÈNCIA)
Plaça Major, 1 ☎(96) 282 03 50 Fax (96) 282 20 27 ✉46760 R.E.L. número° 01-46-2384 N.I.F. Párrafo-4624000 E

De Norte a Sur, los referidos "pasos a nivel con barreras", se encuentran en los siguientes caminos municipales:

- Camí del Pont del Creuer,
- Camí de la Séquia de la Bova".
- Camí del Badell (Nord), y,
- Camí del Badell (Sud).

2.2.3.- Desde este Ayuntamiento, incluso, se podría llegar a respaldar la supresión de todos ellos, siempre que –ello- no suponga un grave impacto para las comunicaciones de nuestro territorio. Es decir, realizando –siempre- pasos elevados sobre el ferrocarril, y/o agrupándolos cuando ello sea posible.

No olvidemos, que la Comunidad Valenciana cuenta con un Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación (PATRICOVA), aprobado definitivamente por acuerdo de 28 de enero de 2003, del Consell de la Generalitat, publicado en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana de 30 de enero del mismo año. Y que la disposición adicional primera, apartado 1, de la normativa del PATRICOVA declara a Tavernes de la Valldigna "municipio con elevado riesgo de inundación". Todo ello, sin perjuicio de lo que –además- se establece, como condiciones de adecuación de las infraestructuras frente al riesgo de inundación, en el artículo 26 de su normativa reguladora.

2.3.- PERMEABILIZACIÓN DEL NUEVO TRAZADO RESULTANTE.

2.3.1.- Desde hace tiempo, que se nos ha reconocido el "efecto presa" que –frente a las reiteradas avenidas del río Vaca- suponen las tres infraestructuras territoriales estatales, que discurren de Norte a Sur por todo nuestro término municipal:

- Autopista AP-7,
- CN-332, y,
- FFCC de Cercanías "Valencia-Gandía".

2.3.2.- En efecto, se reconoce el referido "efecto presa", desde la riada que padecimos durante la madrugada del pasado 11 de septiembre de 1996, donde se registró una lluvia -en régimen de "gota fría"- entre 1.000 y 1.200 litros por m^2. Con un pico de más de 700 l/m^2, entre las 22 y las 6 del 11-09-96.

Inicialmente sólo se inundó el valle, aguas arriba de la Autopista A-7 (en lo sucesivo, AP-7), por el dramático "efecto dique" que provoca la propia AP-7. Dicha inundación, supuso unas (5.986.014 m^2) 600 has, incluyendo la zona Sur de la travesía urbana de la CV-50, donde residen mas de 6.000 personas.

Durante las horas siguientes, fue avanzando la riada, inundando en sucesivas balsas -creadas por las otras barreras territoriales CN-332 y FFCC de Cercanías (Valencia-Gandía)- hasta un total de unas (19.826.953 m^2) 2.000 has, lo que supone un (2.000/4.890) 41% del total del territorio municipal, pero asciende al (2.000/3.210) 62% del territorio llano del municipio.

2.3.3.- En julio de 1998, el "Estudio Hidrológico e Hidráulico de la Subcomarca de La Valldigna", redactado por la consultora TYPSA para el Ayuntamiento de Tavernes de la

AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA (VALÈNCIA)
Plaça Major, 1 ☎(96) 282 03 50 Fax (96) 282 20 27 ✉46760 R.E.L. número° 01-46-2384 N.I.F. Párrafo-4624000 E

Valldigna, fue incorporado por la Confederación Hidrográfica del Júcar (en lo sucesivo, CHJ) al Plan de Defensa Contra Avenidas de la Comarca de La Safor, que redactó –en su día- la consultora IMCLAMSA.

En dicho documento, por vez primera, se reconoce el "efecto presa" que producen las infraestructuras lineales que discurren en dirección Norte-Sur por nuestro Término Municipal, y que dificultan –transversamente- el flujo del río Vaca:

- Autopista AP-7,
- CN-332 y
- FFCC de Cercanías "Valencia-Gandía".

2.3.4.- Con fecha 25-07-05, el técnico que suscribe redactó el correspondiente Informe de Supervisión sobre la propuesta de EIA para el citado "Proyecto de obras para la laminación y mejora del drenaje, de la cuenca del río Vaca" (Actuación incluida en el Anexo IV del RDL 2/2004).

Las obras a realizar en Tavernes de la Valldigna, dentro de la solución nº. 1, son las que –entre otras- se relacionan a continuación.

- Permeabilización de la AP-7.
- Permeabilización de la CN-332.
- Permeabilización del FFCC de Cercanías Valencia-Gandía.

2.3.5.- En el "Proyecto Constructivo de Obras de Laminación y Mejora del Drenaje de la Cuenca del Río Vaca (Valencia)", y, en su Estudio de Impacto Ambiental, Clave: PI-PC/05/04-3.3.0", a fin de que la citada obra suponga una mejora del riesgo de inundación de nuestros cascos urbanos, así como del resto de nuestro término municipal, se indica que se han de incluir –entre otras- la permeabilización de las citadas infraestructuras, que tendrá –al menos- el alcance planteado en las "Fichas de Actuaciones", que se contienen en el repetido "Plan de Defensa Contra las Avenidas de la Comarca de La Safor". En este caso: ficha EVC 341+.

El "Plan de Defensa Contra las Avenidas de la Comarca de La Safor", indica que los caudales de diseño a considerar, serán de 871 m^3/seg., para el periodo de retorno de 25 años, de 1.524 m^3/seg., para 100 años, y, de 2.448 m^3/seg., para 500 años.

Por otra parte, la citada permeabilización es imprescindible ya que –por ejemplo- según los cálculos municipales, cada metro de altura de la inundación –aguas arriba de la AP-7 (sin permeabilizar)- supondría un aumento de 10 cm de la altura de inundación aguas abajo.

2.4.- DESDOBLAMIENTO DEL "APEADERO" DE TAVERNES DE VALLDIGNA.

2.4.1.- Desde que –en su día- se eliminó la línea del ferrocarril de vía estrecha, Carcagente-Dénia, desapareció –desafortunadamente- la estación existente en el casco urbano de Tavernes de la Valldigna.

Con posterioridad, desde que se construyó la actual línea de cercanías Valencia-Gandía, sólo disponemos de un "apeadero" -en medio del suelo agrícola (iba a decir, en medio de ninguna parte)- a una distancia de algo más de 4'500 kilómetros de la ciudad, y de casi 3'000 kilómetros del casco urbano de Playa.

AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA (VALÈNCIA)
Plaça Major, 1 ☎(96) 282 03 50 Fax (96) 282 20 27 ✉46760 R.E.L. número 01-46-2384 N.I.F. Párrafo-4624000 H

2.4.2.- Este Ayuntamiento, tiene previsto desarrollar un nuevo sector de playa, al Sur de la carretera CV-603, para enlazar el casco urbano de playa con el actual "apeadero".

Sin embargo, este nuevo sector de playa, quedaría desvinculado con el actual "apeadero", aunque fuera colindante con él.

2.4.3.- A fin de poder conectar el "apeadero" con nuestro casco urbano de Playa, se debería desdoblar –aquel- en la zona Este del trazado de la actual línea de cercanías Valencia-Gandía, haciendo una instalación "en mochila" al nuevo trazado de la línea "Tren de la Costa". De esta manera, el actual "apeadero", se podría considerar como una verdadera Estación de ferrocarril.

Ambas partes de la nueva estación, se podrían conectar con un paso elevado, que permitiría evitar que los usuarios pasen –como ahora- por encima de las vías.

De hecho, ya había una propuesta de la Generalitat Valenciana, para conectar ambas vías, con un paso subterráneo con ascensor (en zona inundable: ¿?, ver PATRICOVA).

2.5.- MEJORA DEL "APEADERO" DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA.

Por lo que se refiere al confort, y –sobre todo- a la imprescindible seguridad de las personas, el referido "apeadero" deja mucho que desear.

A continuación, vamos a indicar algunas de las deficiencias que consideramos más importantes.

2.5.1.- Accesibilidad. La comunicación con el "apeadero", sólo funciona en viajes desde Tavernes de la Valldigna hacia otros destinos, pero no en sentido contrario, salvo en los viajes de ida y vuelta. Y, ello, si –previamente- se ha accedido a la estación en vehículo propio.

En efecto, si se llega al "apeadero" de Tavernes de la Valldigna desde cualquier destino, y no estamos realizando un viaje de ida y vuelta, con punto de origen en dicha estación, y –aún en ese caso- si no hemos accedido a ella, en vehículo propio, nos encontramos –si nadie se apiada de nosotros- sin conexión alguna para salir de allí.

Ello, se complica –enormemente- si la climatología es adversa (bajas temperaturas, viento, y -sobre todo- lluvia).

Si, además, se trata de una salida/arribada a este "apeadero", fuera del horario normal de oficina –en régimen de jornada intensiva-, es decir, de 8:00 a 15:00 horas, nos encontraremos cerrado el edificio de la estación. Es decir, no –sólo- no podremos guarecernos de las inclemencias del tiempo, sino que –ni siquiera- podemos hacer uso de los servicios higiénicos. Y, lo que es más grave, tampoco podremos llamar por teléfono, ni para que puedan pasar a recogernos, ni para avisar en caso de una emergencia.

Esta misma problemática, se padece durante todo el fin de semana.

Por ultimo, decir –sobre este problema- que es cierto que existe un servicio de autobús, que pasa por el "apeadero", pero su horario de paso, no coincide con el de llegadas de los trenes (ya no decimos nada, sobre su "no coincidencia" con las salidas).

AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA (VALÈNCIA)
Plaça Major, 1 ☎(96) 282 03 50 Fax (96) 282 20 27 ✉46760 R.E.L. número° 01-46-2384 N.I.F. Párrafo-4624000 H

2.5.2.- Cubierta exterior. Como continuación, con la problemática resultante del cierre del edificio de la estación, y la mala climatología, hay que indicar que –tanto a la salida como a la llegada- se debe perimetrar todo el edificio, al raso (tanto si llueve, como si no).

Además, tanto para subir al autobús –si fuera el caso-, como para subir a cualquier otro vehículo, es preciso bajar unas escaleras mojadas (si llueve), puesto que en la última de las citadas actuaciones (año 2.001), se dejo de ejecutar una pérgola –precisamente- prevista para cubrir el acceso a los autobuses.

2.5.3.- Cruzamiento de las vías. En la actualidad, las salidas en dirección Valencia, así como las llegadas desde Gandia, se realizan desde el andén Oeste (junto al edificio de acceso).

Sin embargo, las llegadas desde Valencia, y, las salidas hacia Gandia, se realizan desde el andén Este. Es decir, se deben de cruzar las dos vías, bajando al foso (0'58 m, bajo el nivel del andén).

Ello, sin duda, genera un grave riesgo de accidentes, ya que esta situación se puede producir en cualquier momento, incluso al paso del tren, puesto que no hay control alguno en dicho andén.

La solución, pasaría por ejecutar una pasarela elevada sobre las vías. Esta solución, ya fue aceptada por el Director General de Transportes de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (en lo sucesivo, COPUT), en el acto de inauguración del nuevo aparcamiento celebrado el pasado año 2.001.

Con la ejecución de dicha pasarela, por parte de la COPUT, además de resolver un problema de siniestralidad, se posibilitaría la ejecución –por parte de este Ayuntamiento- de un acceso peatonal, con carril-bici, a nuestro "apeadero" desde el Este.

Con este nuevo acceso, se acortaría la distancia entre la estación y el casco urbano de nuestra playa, en unos 1.000 metros. En efecto, dicho recorrido –entonces- se situaría en cerca de 2'000 kilómetros.

2.5.4.- Itinerario peatonal de cruce vías. Por último, hay que denunciar el flagrante incumplimiento de la vigente normativa sobre "Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas", que se padece en los itinerarios peatonales de nuestro "apeadero".

En efecto, si bien existe una rampa para el acceso, tanto al edificio como al andén Oeste, el itinerario peatonal de acceso al andén Este, no –sólo- no está adaptado para personas minusválidas, sino que presenta graves problemas para aquellas personas con movilidad reducida (ancianos, lesionados, etc.), e incluso –me atrevería a decir- para el público con plena movilidad. Todo ello, se agrava si se portan maletas u otro tipo de equipaje.

Como se puede observar "in situ", como consecuencia de exigir el cruzamiento del foso de las vías, dado su gran desnivel respecto de la rasante del andén, se ha de salvar con –tan sólo- tres peldaños.

Ello, supone una altura de peldaño (tabica) de hasta 0'26 m, muy superior a los 0'19 m, establecidos como tabica máxima, por la Orden de 7 de diciembre de 2009, de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, por la que se aprueban las

AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA (VALÈNCIA)
Plaça Major, 1 ☎(96) 282 03 50 Fax (96) 282 20 27 ✉46760 R.E.L. número° 01-46-2384 N.I.F. Párrafo-4624000 H

condiciones de diseño y calidad, en desarrollo del Decreto 151/2009 de 2 de octubre, del Consell (en lo sucesivo, DC-09).

Asimismo, podemos observar que la anchura del peldaño (huella), de los referidos peldaños de acceso al foso, es de hasta 0'19 m, muy inferior a los 0'27 m, establecidos como huella mínima, por las citadas DC-09.

Hay que indicar, por último, que la accesibilidad a los medios de transporte, está regulada –en el ámbito de nuestra Comunidad Autónoma- por el artículo 13 de la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalidad Valenciana, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación.

Es cuanto –el Técnico que suscribe- tiene el deber de informar al órgano municipal competente. No obstante este órgano, con su superior criterio, acordará lo procedente.

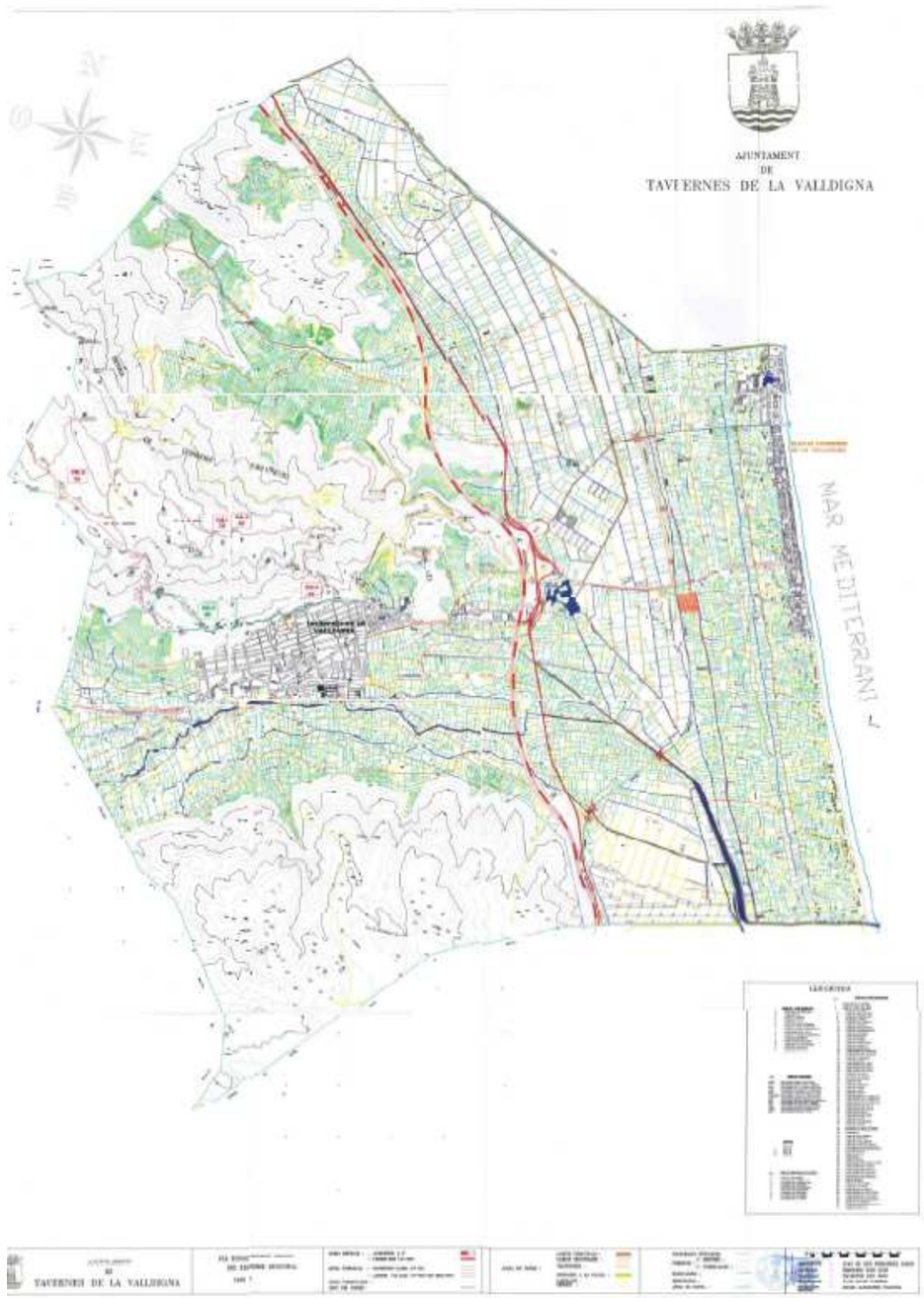
Tavernes de la Valldigna, a 9 de junio de 2.015.

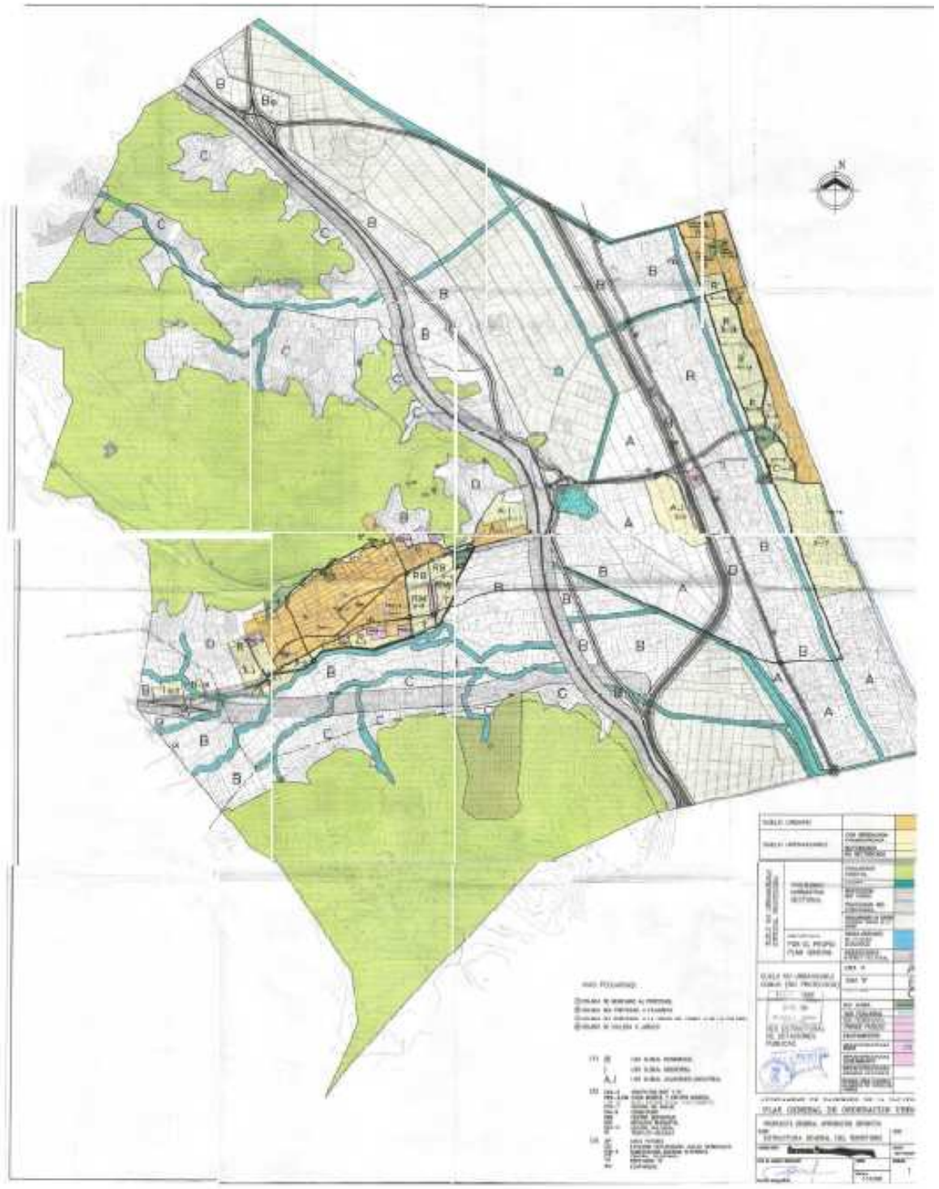
AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA TÈCNICA, ARQUITECTURA I ENGINYERIA

Fdo. Juan de Dios-Vicente Fernández Ruano.
Arquitecto Municipal.

Google Maps
https://www.google.es/maps/@39.0898494,-0.2305307,207m/data=!3m1!1e3
CAPTACIÓN AGUA POTABLE "GOLETA"
CV-405
CV-405
CV-405
Imágenes ©2015 DigitalGlobe, Datos del mapa ©2015 Google, basado en BCN IGN España 20 m
LÍNEA FERROCARRIL VALENCIA-GANDÍA
1 de 1
08/05/2015 12:2

1 de 1
LÍNEA DEL FERROCARRIL VALENCIA-GANDIA
Datos del mapa ©2015 Google, Inegi, Basado en SCN IGN España 10 m
https://www.google.es/maps/@39.10856898,-0.2289252,1035m/data=!3m1!1e3
CAPTACION AGUA POTABLE PLAYA VIEJA
08/05/2015 12:25
AYUNTAMIENTO TAVERNES DE LA VALLDIGNA


AJUNTAMENT DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA
MAR MEDITERRANI
TAVERNES DE LA VALLDIGNA



AJUNTAMENT de SILLA

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
28 MAY 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 25065

AJUNTAMENT DE SILLA
REGISTRE GENERAL
20 MAYO 2015
NÚM D'EIXIDA 1921

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
28071 Madrid

Contestación consulta
Tren de la Costa
URB/vjc

S/r: SGEA/RLL/mllr/20150020

En relación a su escrito de RE 2535/2015, de 17 de abril, sobre consulta respecto de la evaluación del impacto ambiental del proyecto "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)", adjunto se remite certificado del Decreto de alcaldía número 571/2015, de 13 de mayo, en el que se manifiestan las sugerencias formuladas por los servicios técnicos municipales.

Lo que se le da traslado, a los efectos oportunos.

Silla, 4 de mayo de 2015
El alcalde
Sergio Simeón Peris

TERRITORI I SERVEIS
Pl. del Poble, 4 • 46460 SILLA (l'Horta Sud) • Tel. 961219793 • Fax 961212223 • qualificades@silla.es • www.silla.es • CIF P4623200E

AJUNTAMENT de SILLA

CERTIFICADO

Contestación a consulta
Tren de la Costa
URB/lgr

Gema Oliver Sevilla, secretaria accidental del Ayuntamiento de Silla,

CERTIFICO: Que en el día de hoy se ha aprobado el siguiente decreto:

«DECRETO 571/2015, de 13 mayo

En ejercicio de las facultades que la legalidad vigente confiere en la Alcaldía y dadas las siguientes consideraciones:

Antecedentes

1. Por RE 2535/2015, de 17 de abril, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, presenta escrito en el que notifica la abertura del período de consultas para que el Ayuntamiento de Silla se manifieste y se pronuncie sobre el estudio de impacto ambiental del proyecto "Línea ferroviaria Valencia - Alicante (Tren de la Costa)" y el documento inicial.

2. Los servicios técnicos municipales han emitido informe.

Fundamentos

1. Resulta aplicable la normativa siguiente:
- Ley 7/1985, de Bases del Régimen Local (LBRL).
- Ley 8/2010, de la Generalitat, de Régimen Local de la CV (LRLCV).
- Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común (LRJPAC).
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

2. Resulta de especial relevancia el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, que prevé la obligación del órgano ambiental de consultar a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas sobre el documento de alcance del estudio de impacto ambiental. Así, las administraciones públicas afectadas consultadas deberán pronunciarse en el plazo máximo de 30 días hábiles desde la recepción de la documentación.

3. Esta Corporación comparte plenamente el contenido y las conclusiones, reflejadas a los informes emitidos por los servicios técnicos municipales.

4. Se estima conveniente y necesario plantear sugerencias al proyecto "Línea ferroviaria Valencia - Alicante (Tren de la Costa)" y el documento inicial, dado que el ADIF no ha resuelto algunos aspectos reflejados en los informes técnicos, como son los problemas de inundabilidad del municipio, y el agravamiento de la contaminación acústica. En consecuencia el Ayuntamiento de Silla debe presentar sugerencias en este trámite de consultas realizado, de acuerdo con lo previsto al artículo 34 de la Ley de Evaluación Ambiental.

RESUELVO:

Primero. Manifestar la conformidad y el apoyo del Ayuntamiento de Silla al informe emitido por los servicios técnicos municipales en relación con la consulta sobre el alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150020 Línea Ferroviaria Valencia – Alicante (Tren de la Costa), formulada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, sobre la abertura de período de consultas, asumiendo su contenido y sus conclusiones.

En el expediente constará ejemplar, diligenciado por el secretario de la Corporación de los informes técnicos.

TERRITORI I SERVEIS
Pl. del Poble, 4 • 46460 SILLA (l'Horta Sud) • Tel. 961219793 • Fax 961212223 • qualificades@silla.es • www.silla.es • CIF P4623200E

AJUNTAMENT de SILLA

Segundo. Formular, consecuentemente con el punto anterior, sugerencias en contestación a la consulta sobre el alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150020 Línea Ferroviaria Valencia – Alicante (Tren de la Costa), en el sentido de considerar que los principales impactos de la actuación prevista son, los que seguidamente se indican, los cuales deberán ser analizados con una mayor amplitud y detalle por parte de D.G. de Ferrocarriles, Ministerio de Fomento, así como se deberán plantear y estudiar las medidas de corrección oportunas:

1. El incremento del nivel de contaminación acústica que soportará una gran cantidad de población que reside alrededor del trazado de la línea férrea, así como para los usuarios de tres centros educativos de Silla (Instituto Manuel Sanchis Guarner y los colegios Sagrada Familia y El Patí), los cuales soportan niveles de ruidos superiores a los fijados a los objetivos de calidad acústica en la normativa vigente para las zonas residenciales, afectan a la calidad de vida de las personas, tienen efectos perjudiciales para su salud y suponen un detrimento de sus derechos fundamentales (intimidad personal y familiar en el ámbito domiciliario, inviolabilidad del domicilio e integridad física y moral).

2. El incremento del efecto barrera a lo largo de todo su trazado, en la zona agrícola para los labradores, en la zona industrial para las contaminaciones y, especialmente, en la zona residencial. Así el municipio y, especialmente la zona residencial, está cortado por el medio por una barrera infranqueable y que dificulta mucho e impide la comunicación entre las dos zonas de nuestro municipio situadas en ambos lados de la infraestructura ferroviaria.

3. La falta de solución al respecto del grave problema de las inundaciones al que las infraestructuras viarias y ferroviarias ejecutadas en la zona oeste de nuestro municipio contribuyen de manera muy importante.

Tercero. Solicitar a la Dirección General de Ferrocarriles, Ministerio de Fomento, que tenga por formulados estas sugerencias al proyecto 20150020 Línea Ferroviaria Valencia – Alicante (Tren de la Costa), y que una vez estudiadas, incluya en el documento, las medidas correctoras oportunas.

Cuarto. Trasladar esta resolución a la Dirección General de calidad y evaluación ambiental y medio natural.»

Y, para que conste, firmo este certificado ante el alcalde, Serafín Simeón Peris.

El alcalde

La secretaria accidental

TERRITORI I SERVEIS
Pl. del Poble, 4 • 46460 SILLA (l'Horta Sud) • Tel. 961219793 • Fax 961212223 • qualificades@silla.es • www.silla.es • CIF P4623200E

AJUNTAMENT DE SANT VICENT DEL RASPEIG
CIF: P-0312200-I
Plaça de la Comunitat Valenciana, 1 - 03690 Sant Vicent del Raspeig (Alicante)
Tlf.: 965675065
Web: http://www.raspeig.org
E-mail: infraestructuras@raspeig.org

INFRAESTRUCTURAS, MANTENIMIENTO Y SERVICIOS

Ayto. de San Vicente del Raspeig
Registro General de Salida
Nº registro: 2015005483
Fecha/Hora: 22-05-2015 14:51

ASUNTO: Contestación a la consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150020 "LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)",

En contestación a la consulta efectuada sobre el documento inicial del citado proyecto (s/r SGEA/RLL/mllr/20150020) para de determinar el alcance del estudio de impacto ambiental correspondiente, dentro del período de consultas establecido en el art. 34 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, adjunto informe del Ingeniero Municipal, de 22/05/2015, a fin que se tengan en cuenta sus consideraciones, especialmente en lo referido al impacto sobre las edificaciones y población afectada en este término municipal.

San Vicente del Raspeig, 22 de Mayo de 2015

EL CONCEJAL DE INFRAESTRUCTURAS

Fdo.: Rafael J. Lillo Torno

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
27 MAY 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 28707
HORA

SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
Subdirección General de Evaluación Ambiental
Plaza de San Juan de la Cruz s/n
28071 MADRID

AJUNTAMENT DE SANT VICENT DEL RASPEIG
CIF: P-0312200-I
Plaça de la Comunitat Valenciana, 1 - 03690 Sant Vicent del Raspeig (Alicante)
Tlf.: 965675065
Web: http://www.raspeig.org
E-mail: infraestructuras@raspeig.org

SERVICIOS TÉCNICOS INFRAESTRUCTURAS
Entrada / Salida nº 105
Fecha: 22 - 5 - 15

INFRAESTRUCTURAS, MANTENIMIENTO Y SERVICIOS

Asunto: **Evaluación del impacto ambiental del proyecto "Línea ferroviaria Valencia-Alicante (tren de la costa)"**

De: Carlos Medina García, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

A: Concejal de Infraestructuras, Mantenimiento y Servicios

Informe

En relación con la apertura del período de consultas del proyecto de "Línea ferroviaria Valencia-Alicante (tren de la costa) se informa que el corredor 6A que afecta a nuestro municipio resulta inaceptable por el entorno urbano y rústico (con amplia e intensa presencia de edificaciones residenciales) que atraviesa y por tanto, por los impactos directos e indirectos que ocasionaría sobre el medio humano, socio económico y paisajístico.

Si bien el Proyecto aclara que esta infraestructura, en su entrada a Alicante, se debería mantener paralelo a las circunvalaciones existentes (AP 7 o A70), el corredor en estudio resulta mucho más amplio afectando a amplias bolsas de suelo urbano municipales, por lo que debería ser precisado su grafismo y ceñir el mismo únicamente al espacio conexo a dichas circunvalaciones para no crear incertidumbre o alarma social sobre las posibles variantes del proyecto definitivo.

En cuanto al corredor que mas afecta al municipio, el 6A, señalar que incluso en el caso de discurrir paralelo a la AP 7 existe tramas urbanas muy próximas que se verían afectadas, por lo que en el caso de finalmente escoger este entorno el proyecto deberá preveer medidas correctoras importantes (y probablemente costosas) de integración (tales como paisajísticas, soterramientos, apantallamientos sonoros, permeabilidad de tránsitos transversales, etc.).

En cuanto a la menor afección a nuestro término municipal se prefiere el corredor 6B (junto a la circunvalación de Alicante, lado sur), si bien este corredor deberá estudiarse detenidamente sopesando por un lado las posibles afecciones residenciales que se crean en otros municipios colindantes y por otro, las oportunidades futuras que se podrían abrir con este transporte ferroviario, que debería tener también alcance o utilidad metropolitano/comarcal (con el establecimiento por ejemplo de un corredor rápido de cercanías Villajoyosa/Campello/Mutxamel/San Vicente-Universidad - Centro de Alicante, etc., compatible con servicios lanzadera Aeropuerto-Benidorm). En este sentido debería coordinarse con los planeamientos de municipios colindantes a nuestro término, como por ejemplo el actualmente en revisión en Alicante (Actuación Territorial Estratégica "Alicante Avanza").

Lo que se informa para su conocimiento y efectos.

AYUNTAMIENTO SAN VICENTE DEL RASPEIG (ALICANTE) SERVICIOS TÉCNICOS INFRAESTRUCTURAS MANTENIMIENTO Y SERVICIOS

San Vicente del Raspeig, 21 de mayo de 2015

Fdo. Carlos Medina García
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ajuntament de Potries

Carrer Boamit, núm. 28 · 46721 POTRIES (LA SAFOR) · Teléfon: 962.800.588 · Fax: 962.801.162 · Email: info@potries.org · www.potries.org

MINISTERIO DE AGRICULTURA,
ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE
Subdirección general de Evaluación Ambiental
Plaza de san Juan de la Cruz, s/n
28071 MADRID

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE
17 JUN 2015
Registro Aux. Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 33455

AJUNTAMENT DE POTRIES
11 JUN 2015
ENTRADA n° / EIXIDA n° 255

20150020

Asunto: Consulta en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "Línea ferroviaria Valencia – Alicarte (Tren de la Costa)

En respuesta a su escrito de registro de salida de fecha 10 de abril número 1/12.309 que tuvo entrada en nuestro ayuntamiento el 17 de abril con número de registro de entrada 380 en el que solicitaba consulta en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "Línea ferroviaria Valencia – Alicante".

Le comunicamos el informe del arquitecto municipal de fecha 25 de mayo de 2015 que a continuación se transcribe literalmente:

"Visto el escrito presentado por el "Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente", en relación con el proyecto de la "Línea ferroviaria Valencia – Alicante (Tren de la Costa) mediante el que se solicita opinión sobre la amplitud, y nivel de detalle que ha de darse al estudio de impacto ambiental del antedicho proyecto presentado el 17 de abril de 2015, tengo que

INFORMAR

Que las obras a realizar quedan alejadas de este término municipal de Potries y no parece que éstas puedan tener efectos sobre el medio ambiente del municipio.

Por tanto, considero que no es necesario proponer ninguna medida a considerar para la ejecución de las obras antedichas ya que son suficientes las alternativas de actuación propuestas en el estudio ambiental.

Potries, 9 de junio de 2015

El Alcalde

AJUNTAMENT DE POTRIES - ALCALDIA

Juan Fernando Monzó Peiró

REGISTRE GENERAL
DATA: 20 MAIG 2015
EIXIDA Nº: 1155
ENTRADA Nº:

Ayuntamiento de Pego

CÉSAR ANTONIO NARBÓN CLAVERO (1 de 1)
Secretario
Fecha Firma: 18/05/2015
HASH: 8ec7d0d0d0d7d7d6d4e8e6e7f5f8ca

Asunto: Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto del proyecto 20150020 LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA).

Interesado/a: MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
Secretaría de Estado de Medio Ambiente.
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n,
28071 – Madrid.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE
22 MAY 2015
Registro Aux. Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 27647
HORA

NOTIFICACIÓN

La Junta de Gobierno Local, en sesión de 15 de mayo de 2015 adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

" 5.- DESPATX EXTRAORDINARI:

(...)

5.5.- ACORDAR EN RELACIÓN A LA SOLICITUD DE INFORME RESPECTO AL ESTUDIO DEL IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO "LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN POR LA COSTA)".

Vista la comunicación efectuada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural – Secretaría de Estado de Medio Ambiente, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (Registro de Salida número 1/12258, de 10 de Abril de 2015; Registro de Entrada en el Ayuntamiento de Pego número 1922, de 17 de Abril de 2015), que se da por íntegramente reproducida, y en la que se somete a consulta el estudio del impacto ambiental del proyecto "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren por la Costa)".

RESULTANDO que, atendiendo a lo dispuesto en la Providencia de la Alcaldía de 12 de mayo de 2015 se ha emitido el informe que a continuación se reproduce:

"INFORME

1º A los efectos del cumplimiento de lo ordenado mediante la providencia referida, se ha realizado el estudio de la siguiente documentación:

- Plan General de Ordenación Urbana de Pego, aprobado definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo en fecha 16 de noviembre de 1.998 y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante nº 50 de fecha 2 de marzo de 1.999,
- Documento inicia y planos del proyecto "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren por la Costa)" en la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
- Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural del Marjal de

Ayuntamiento de Pego
Plaça Ajuntament, 1, Pego. 03780 Alacant/Alicante. Tfno. 965 570 011. Fax: 965 572 583 1

Cód. Validación: AFC2KXZ7NHZZ2SXS7ZPL81 | Verificación: https://pego.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 4

Ayuntamiento de Pego

Pego – Oliva. (PORN del Parque Natural del Marjal de Pego - Oliva)

- Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).
- Red Natura 2000 (Ley 11/1994, de 27 de diciembre de la Generalitat Valenciana, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana).

2º Los técnicos que suscriben informan de las siguientes consideraciones a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental del proyecto "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren por la Costa)" y documentación que acompaña:

En Variables Físicas.
En el plano 3.1.4. Hidrología y Riesgo de Inundación, no se determina toda la zona del Parque Natural de Pego- Oliva con el mismo riego de inundabilidad, mientras que la cartografía del PATRICOVA señala en esta misma área el riesgo de inundaciones como: Riesgo 3. Frecuencia alta (25 años) y calado bajo.

En Variables Ambientales.
En el plano 3.2.1.2, tras consulta realizada a la Red Natura 2000, la delimitación que aparece en el plano es la correcta, puesto que sí se ha señalado toda la zona del Parque Natural de Pego – Oliva.

En el plano 3.2.4. Paisaje. El paisaje humedal solo se delimita en el término municipal de Pego, cuando el Parque Natural de Pego - Oliva también forma parte del término municipal de Oliva, según el PORN del Parque Natural del Marjal de Pego – Oliva.

En Variables Territoriales.
En el plano 3.3.1. Aprovechamientos del Suelo. El aprovechamiento del suelo que aparece en el ámbito del Parque Natural Pego- Oliva, agrícola y natural, no se adecua ni en delimitación ni en calificación con el PORN.

En el plano 3.2.2. Planeamiento. Aparece la delimitación del Parque Natural Pego-Oliva como Suelo no urbanizable, tratándose de un Suelo no urbanizable protegido.

En Síntesis de Condicionantes Territoriales.
En el plano 4.4. Síntesis de Condicionantes Territoriales, hay que tener en cuenta que al corregir las Variables Territoriales del término municipal de Pego, así como del Parque Natural Pego – Oliva, la Síntesis de Condicionantes Territoriales variará, resultando una capacidad de Acogida Baja, y no capacidad de Acogida Media y Media-Baja como aparece en el proyecto.

3º Por todo ello, visto:

- El estudio del impacto ambiental del proyecto "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren por la Costa)" y su desarrollo por la proximidad al Parque Natural de Pego – Oliva.
- La Capacidad de Acogida Baja, resultante de la síntesis global de condicionantes expuestas en el tramo que afecta al municipio de Pego y al

Cód. Validación: AEYZULXQPREDPRSTZMFJR | Verificación: https://pego.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 2 de 4

Ayuntamiento de Pego

Parque Natural de Pego – Oliva.

- El punto 5.1 Justificación de Zonas Excluidas en la Implantación de Corredores, concretamente con el punto 5.1.1 Zonas correspondientes con Espacios Protegidos.
- El trazado del corredor común, que se ubica entre el tramo 2 Oliva y el tramo 3 Dénia-Calpe, abarca parte del Parque Natural de La Marjal de Pego-Oliva. Toda esta área está incluida en la Red Natura 2000.

Se concluye que el corredor que abarca parte del Parque Natural Pego- Oliva es incompatible con la infraestructura de la que es objeto este proyecto, por lo que el corredor que engloba toda esta zona debería ser objeto de modificación.

Lo que se informa a los efectos oportunos, respecto al documento sometido a información pública, sin perjuicio de lo que resulte de un posterior examen de la documentación que integre el expediente anteriormente mencionado. En Pego a 14 de mayo de 2015. EL ARQUITECTO MUNICIPAL. Carlos J. Canet Alemany. LA ARQUITECTA TÉCNICA MUNICIPAL. Francesca Siscar Bañuls. LA TOPÓGRAFA MUNICIPAL. Àngela Server Boncia. Firmas ilegibles."

CONSIDERANDO lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y, en la 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La Junta de Gobierno Local, a la vista de la documentación obrante en el expediente, en virtud de las atribuciones delegadas por Resolución de la Alcaldía-Presidencia de fecha 13 de junio de 2011, considerando que es competencia de la Junta de Gobierno Local la asistencia a la Alcaldía en el ejercicio de sus atribuciones y de acuerdo con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, por unanimidad de los miembros presentes, acuerda:

Primero.- Aceptar el informe emitido por los servicios técnicos municipales, anteriormente transcrito.

Segundo.- Dictaminar *el estudio del impacto ambiental del proyecto "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren por la Costa)"*, sometido a consulta, de conformidad con dicho informe técnico.

Tercero.- Manifestar, sin perjuicio de lo anterior, la postura favorable a la implantación de la infraestructura, modificando su trazado, que tendría que ofrecer más opciones.

Ejemplo: aproximar el trazado a la población de Pego, continuación del corredor 2C y 3A, alejándose así del Parque Natural de la Marjal de Pego-Oliva, y de cualquier otra afección por la clase de suelo, ya que debe recordarse que, como indica el proyecto: "(...) toda esta área destaca por su fragilidad y valores naturales así como por la incompatibilidad de la infraestructura de la que es objeto este proyecto." (Pág 25 del EIA).

Además, así se ofrecería un servicio de transporte susceptible de utilizarse durante todo el año, ya que la única opción actual parece plantear un medio de comunicación de carácter estacional.

Cód. Validación: AEYZULXQPREDPRSTZMFJR | Verificación: https://pego.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 3 de 4

Ayuntamiento de Pego

Cuarto.- Dar cuenta al Pleno del Ayuntamiento de Pego en la primera sesión ordinaria que celebre con posterioridad al presente acuerdo, a los efectos oportunos.

Quinto.- Notificar el presente acuerdo al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a los efectos legales oportunos.

Lo que le comunico para su conocimiento y efectos oportunos, con la advertencia de que contra el anterior Acuerdo no cabe recurso alguno, por ser de trámite.

Sírvase firmar el duplicado de la presente.

En Pego, en la fecha que consta al margen.

EL SECRETARIO GENERAL.

César A. Narbón Clavero.

Documento firmado electrónicamente

Ayuntamiento de Pego
Plaça Ajuntament, 1, Pego. 03780 Alicant/Alicante. Tfno. 965 570 011. Fax: 965 572 583 4

Ajuntament de Palmera

AJUNTAMENT DE PALMEFA
21 MAYO 2015
ENTRADA nº — EIXIDA nº 238.-

20150020

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL
PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071 MADRID

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
25 MAY 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 27944

Adjunto les remito certificado del Acuerdo Plenario de fecha 14 de mayo e informe del Técnico Municipal sobre las consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)".

En Palmera, a 18 / mayo / 2015

Alcalde,

Fdo.: ALVARO CATALÀ MUÑOZ

Ajuntament de Palmera
Plaça d'Espanya nº 1, Palmera. 46714 Valencia. Tel. 962 89 32 86. Fax: 962 89 42 17

Ajuntament de Palmera

CERTIFICADO DE SECRETARÍA

ANA ISABEL MESTRE TUR, SECRETÀRIA-INTERVENTORA del Ayuntamiento de Palmera

CERTIFICO

Que el Pleno municipal en sesión ordinaria celebrada en fecha 14 de mayo de 2015 por unanimidad de sus miembros adoptó el acuerdo que a continuación se transcribe de forma literal:

"1.7- Aprobar, si procede, la propuesta sobre la consulta al documento referente al Estudio Informativo para la evaluación de impacto ambiental del proyecto "LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)"

Se da cuenta de la propuesta de la Alcaldía que a continuación se transcribe de forma literal:

"PROPUESTA DE LA ALCALDÍA AL PLENO MUNICIPAL

Visto el escrito recibido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural en fecha 17 de abril de 2015 (R.E. 272/2015) el objeto del cual versa sobre las consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)"

Atendiendo que por medio de este escrito se abre período de consultas sobre la amplitud y nivel de detalle que hace falta dar al estudio de impacto ambiental de este proyecto, por un plazo de treinta días a contar desde la recepción del escrito,

Atendiendo que en fecha 29 de abril de 2015 se emite informe por el Arquitecto Municipal por el que se concluye que "la parte Este del trazado ferroviario propuesto que atraviesa Palmera es suelo No Urbanizable protegido, y que en la parte Oeste existe una franja estrecha de Suelo No Urbanizable Común y a continuación se encuentra el Suelo Urbanizable Residencial. Es conveniente tener estos aspectos en cuenta para determinar en los siguientes procesos proyectuales las medidas más convenientes de seguridad i protección frente al ruido.

Por todo ello PROPONGO al Pleno Municipal, la adopción de los siguientes acuerdos:

***PRIMERO.-** Manifestar la opinión del Ayuntamiento de Palmera al proyecto LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA) diciendo que la parte Este del trazado ferroviario propuesto atraviesa Palmera es Suelo No Urbanizable*

ANA ISABEL MESTRE TUR (1 de 2)
SECRETARIA-INTERVENTORA
Data Signatura : 20/05/2015
HASH : 2608f7f0b3beaa0cedbd1b0cfb131
ALVARO CATALÁ MUÑOZ (2 de 2)
Alcalde
Data Signatura : 20/05/2015
HASH : 81664f40fa1d01da6594ec7207d5ee8
Cod. Validació: 3T0W-7ZEA-UHC5-G5B6-QZQF | Verificació: http://palmera.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 1 de 2

Ajuntament de Palmera

Común y a continuación se encuentra el Suelo Urbanizable Residencial. Es conveniente tener estos aspectos en cuenta para determinar en los siguientes procesos proyectuales las medidas más convenientes de seguridad i protección frente al ruido.

***SEGUNDO.-** Remitir este acuerdo con copia íntegra del informe del Arquitecto Municipal para que sea tenido en cuenta y acceptada su presentación en tiempo y forma.*

En Palmera, a 11 / mayo / 2015

Alcalde,

Firmado: ALVARO CATALÁ MUÑOZ"

(...)

Por tanto, el Pleno por unanimidad aprueba la propuesta con las puntualizaciones señaladas y adopta los siguientes acuerdos.

***PRIMERO.-** Manifestar la opinión del Ayuntamiento de Palmera al proyecto LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA) diciendo que la parte Este del trazado ferroviario propuesto que atraviesa Palmera es Suelo No Urbanizable Protegido, y que en la parte Oeste existe una franja estrecha de Suelo No urbanizable Común, y a continuación se encuentra el Suelo Residencial con un Plan Especial aprobado para suelo dotacional para la construcción de un centro escolar. Además existe un huerto botánico de variedades cítricolas perteneciente a una fundación dedicada al estudio de investigación de cítricos. Es conveniente tener estos aspectos en cuenta para determinar en los siguientes procesos proyectuales las medidas más convenientes en protección medioambiental*

***SEGUNDO.-** Remitir este acuerdo con copia íntegra del informe del Arquitecto Municipal para que sea tenido en cuenta y acceptada su presentación en tiempo y forma."*

Y para que conste, a los efectos del expediente de su razón, emito el presente certificado con el visto bueno de Alcalde, en Palmera, a 20 / mayo / 2015.

V.º B.º Alcalde, — SECRETARIA-INTERVENTORA,

Fdo.: ALVARO CATALÀ MUÑOZ — Fdo.: ANA ISABEL MESTRE TUR

Cod. Validació: 3T0W-7ZEA-UHC5-G5B6-QZQF | Verificació: http://palmera.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 2 de 2

AJUNTAMENT DE PALMERA
Plaça d'Espanya, 1 – 46714 PALMERA CIF:P4619000E
Tel. 962893286 – Fax. 962894217 Email: palmera_sec@gva.es

INFORME:

CONTESTACIÓN A CONSULTA SOBRE ALCANCE DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO 20150020 LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)

Habiendo examinado el documento referido al Estudio Informativo para la evaluación de impacto ambiental del proyecto "LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)", se ha podido observar que en todas las alternativas propuestas del trazado del tren, invariablemente dicho trazado atraviesa siempre el término municipal de Palmera siguiendo el antiguo corredor ferroviario Carcaixent-Denia.

En el plano 3.3.2. de este Estudio Informativo se recoge la caracterización de variables territoriales respecto al planeamiento. En dicho plano se puede observar que, en la zona prevista del trazado del tren por el término municipal de Palmera, se ha contemplado que a ambos lados existe Suelo No Urbanizable, lo cual difiere respecto al planeamiento existente y al aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento.

Cabe alegar pues, que la parte Este del trazado ferroviario propuesto que atraviesa el término municipal de Palmera es Suelo No Urbanizable Protegido, y que en la parte Oeste existe una franja estrecha de Suelo No Urbanizable Común y a continuación se encuentra el Suelo Urbanizable Residencial. Es conveniente tener estos aspectos en cuenta al fin de determinar en los siguientes procesos proyectuales las medidas más convenientes de seguridad y protección frente al ruido.

En Palmera, a 29 de abril de 2015
El arquitecto municipal

José Antonio Velló Ribes. Colegiado 6295 - COACV.

AJUNTAMENT D'OLIVA
(VALÈNCIA)

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
08 JUN 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 31114

Ajuntament d'Oliva
REGISTRE GENERAL
EIXIDA
Data 27/05/2015
Núm. de Registre: 004192
URBANISME

DEP. URBANISMO
ASUNTO: Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150020 LÍNEA FEROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
OFICIO

Visto el escrito con Registro de Entrada Nº 003994, de fecha 17 de abril de 2015, que presenta el MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE (DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL), por el que se solicita opinión sobre la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental del proyecto "LÍNEA FEROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA), se remiten informes del Arquitecto y Arqueólogo Municipales, para su conocimiento y efectos oportunos.

En Oliva, a 26 de mayo de 2015.

La Alcaldesa Acctal.

Fdo.: Ana Mª Morell Gómez

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071 MADRID

AJUNTAMENT D'OLIVA
MUSEU ARQUEOLÒGIC MUNICIPAL

Museu Arqueològic:
C/ Les Moreres, 38
46780 – Oliva
(València)
Telèf.: 96/ 285.46.28
96/285.02.50 – Ext. 712
e-mail: arqueologo.oliva@cv.gva.es

Rf².: Exp. 20150020. Consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA).
Dir. Gral. de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural.
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

De V. Burguera, Arqueólogo mpal.
Asunto: Relación de yacimientos y áreas arqueológicas de Oliva localizados dentro del corredor propuesto para la línea ferroviaria o en su periferia inmediata. Información que debe ser considerada por el promotor.
Fecha 20 de mayo de 2015

En relación con el asunto referenciado y atendiendo a la petición cursada por el Departamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo, para la evaluación de la determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto "LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA), el técnico que subscribe considera que la realización del estudio citado debe contemplar preceptivamente los siguientes aspectos:

I.- LA EXISTENCIA DE YACIMIENTOS Y/O ÁREAS ARQUEOLÓGICAS CONOCIDOS E IDENTIFICADOS DENTRO DEL CORREDOR PROPUESTO O EN SUS INMEDIACIONES.

Revisada la información disponible y atendiendo a la delimitación del corredor que *grosso modo* se propone en los planos del documento inicial, la relación de yacimientos identificados y protegidos es la siguiente:

A) TÉRMINO MUNICIPAL.

YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO	PROTEC.	PERIODO	COORD. ETRS89	
Castillo de *Sant Antoni*.	BIC.	E. del Bronce. Medieval islámico	748589	4310678
Torre-Ermita de *Sant Josep*.	BIC.	Medieval islámico/ cristiano	751976	4309602
Castillo de *Santa Anna*.	BIC.	S. XVI	749592	4311484
Restos Torre de *Guaita* de Oliva.	BIC.	S. XVI	751765	4313107
Almuixich	EPA[1].	E. del Bronce/medieval islámico	749841	4309607
Antiguo Convento del *Pi* y Ermita de *Sant Antoni*.	EPA.	Ss. XV-XVIII	749039	4310751
El Collado	EPA.	Epipaleolítico	749302	4311311

[1] EPA: Espacio de Protección Arqueológica.

AJUNTAMENT D'OLIVA
MUSEU ARQUEOLÒGIC MUNICIPAL

Museu Arqueològic:
C/ Les Moreres, 38
46780 – Oliva
(València)
Telèf.: 96/ 285.46.28
96/285.02.50 – Ext. 712
e-mail: arqueologo.oliva@cv.gva.es

		(VII milenio A. C.)		
Pla de Covatelles.	EPA.	Epipaleolítico	748047	4310110
Abrigo de *Covatelles*	EPA.	Epipaleolítico	747884	4310102
Penya de l'Àliga	EPA.	E. del Bronce	747522	4309947
Cova dels Porcs	EPA.	E. del Bronce, Ibérico, Tardorromano.	747435	4309931
Camí de la Calçada	EPA.	Romano	747733	4312261
Sénia Medieval Camí Pla-Jovades	EPA.	Medieval islámico y bajomedieval.	752149	4310083
Sant Josep-Motor de Providència	EPA.	Villa y necrópolis romana.	752378	4309299

B) NÚCLEO URBANO.

Hay delimitadas tres áreas arqueológicas:

1. *LA VILA*: comprende el espacio urbano medieval de la población cristiana
2. *EL RAVAL*: comprende el espacio urbano de la antigua morería mudéjar y morisca.
3. ALFAR ROMANO: comprende el espacio urbano donde se han detectado restos de un alfar romano de los siglos I y II d.C.

II.- LA PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA DE LAS ZONAS COMPRENDIDAS DENTRO DEL TRAZADO O CORREDOR DE LA LÍNEA FERROVIARIA PARA LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.

La prospección arqueológica debe practicarse en el ámbito del trazado o área contemplada para la ejecución de la línea ferroviaria y con el objeto de documentar aquellos elementos del Patrimonio Cultural Valenciano no detectados y que deban ser objeto de intervención y/o documentación de conformidad con lo dispuesto con la legislación autonómica valenciana en materia de Patrimonio Cultural.

III.- NORMAS DE APLICACIÓN.

- **Autonómicas.**
  - Ley 4/1998, de 11 de junio, de la *Generalitat Valenciana*, del Patrimonio Cultural Valenciano, en la modificación introducida por la Ley 5/2007, de 9 de febero, de la *Generalitat*.

AJUNTAMENT D'OLIVA
MUSEU ARQUEOLÒGIC MUNICIPAL

Museu Arqueològic:
C/ Les Moreres, 38
46780 – Oliva
(València)
Telèf.: 96/ 285.46.28
96/285.02.50 – Ext. 712
e-mail: arqueologo.oliva@cv.gva.es

- Decreto 62/2011, de 20 de mayo, del *Consell* por el que se regula el procedimiento de declaración y el régimen de protección de los bienes de relevancia local.

- **Ayuntamiento de Oliva**. Las normas urbanísticas del PGOU vigente referentes a las intervenciones que afecten a yacimientos, áreas arqueológicas o inmuebles protegidos del municipio de Oliva y de conformidad con lo dispuesto en la normativa de autonómica citada.

Oliva, a 20 de mayo de 2015

AJUNTAMENT D'OLIVA

VICENT BURGUERA
Arqueólogo mpal.

3

EXCM. AJUNTAMENT D'OLIVA

ASUNTO.- Contestación a la consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto SGEA/RLL/nllr/20150020 LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA) Clave A E El W-230.

SOLICITANTE.- Subdirección General de Evaluación Ambiental; Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural; Secretaría de Estado de Medio Ambiente; Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (Registro entrada Ayunt. nº 003994 de 17 de Abril de 2015).

Antonio Salvador Pérez Mengual como arquitecto municipal del Excmo. Ayuntamiento de Oliva, referente al asunto expresado, emite el siguiente INFORME:

Consultados por la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental del proyecto LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA) a su paso por este término municipal y visto el DOCUMENTO INICIAL PARA CONSULTAS AMBIENTALES, propongo que:

- En las alternativas donde el paso del tren esté previsto por Zona Urbana, siendo así que el impacto principal se produciría en las edificaciones inmediatas, las cuales podrían verse afectadas por ruidos y vibraciones, entiendo que el nivel de detalle del proyecto debe ser máximo, con aportación de secciones, donde se exprese la distancia a edificaciones, posición y composición (simple o doble túnel) del paso subterráneo, acompañado de un estudio de impactos y afecciones de ruidos y vibraciones.
- El paso del tren por superficie deberá tener en cuenta el "Estudio de Inundabilidad en el término municipal de Oliva", aprobado por resolución del Director General de Evaluación Ambiental y Territorial, de fecha 7 de marzo de 2014, el cual desarrolla con mucho mayor detalle las determinaciones y parámetros hidráulicos establecidos por el propio PATRICOVA. Dado que el territorio municipal de Oliva, por sus características orográficas, es especialmente sensible ante este tipo de riesgo, entiendo que el nivel de detalle del proyecto debe ser máximo, con aportación de soluciones que minimicen el efecto barrera frente a avenidas de agua, acompañado de un estudio de impacto frente al riesgo de inundabilidad.

Oliva a 21 de Mayo de 2015

Antonio S. Pérez Mengual
arquitecto municipal

Ajuntament de Els Poblets

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

ELS POBLETS
REGISTRE SORTIDA
2015-S-RC-525
13/05/2015 13:58

PLAZA DE SAN JUAN D ELA CRUZ S/N

28071 MADRID

s/REFª: SGEA/RLL/mllr/20150020

n/ REFª: GESTIONA 493/2014

En contestación a su escrito de fecha 10 de abril de 2015, con registro de entrada en este Ayuntamiento el dia 17 de abril y nº 2015-E-RC-823, notificando la apertura del período de consultas establecido en el art. 34 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, sobre el Proyecto "LÍNEA FERROVIARÍA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA", adjunto le remito informe técnico.

Atentamente

ELS POBLETS a 13 de mayo de 2015

EL ALCALDE

JAIME IVARS MUT

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
19 MAY 2015
Registro Gral. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 26673
HORA

C.I.F. P-0312600-J - Avinguda Jaume I, 7 - Telifon 96 647 43 99 – 03779 ELS POBLETS (Alacant)
Email – ajuntament@elspoblets.es Fax 96 647 42 87 www.elspoblets.es

D. RAFAEL FEMENÍA DE SIERRA, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, a petición del Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Els Poblets, expide el siguiente informe relativo a consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)".

INFORME:

Examinado el documento inicial no se aprecian condiciones que deben reflejarse o tenerse en cuenta por lo que respecta al término municipal de Els Poblets.

Lo que se informa a los efectos oportunos, en Els Poblets, a once de mayo de dos mil quince.

Fdo.: D. RAFAEL FEMENÍA DE SIERRA
INGENIERO DE CAMINOS
COLEGIADO 6.617

XÀBIA
AJUNTAMENT

DIRECCION GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL

PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071-MADRID

M.I. AJUNTAMENT DE XÀBIA
19 - 5 - 2015
Eixida nº 4461

AF/jm

En relación con el escrito recibido en fecha 17 de abril de 2015, NRE 6250, cuyo objeto es: Consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)", adjunto les remito Decreto de la Alcaldía Nº 517 de fecha 18 de mayo de 2015 de "Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150020 LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)".

Lo que les comunico para su conocimiento y efectos oportunos, señalando que se remitirá certificado del acuerdo plenario de ratificación de la resolución.

En Xàbia, en la fecha al margen

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

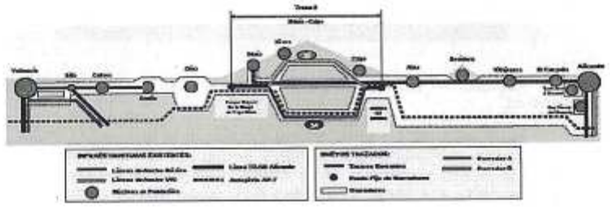
MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
22 MAY 2015
Registro Aux. - Plza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 27642
HORA

XÀBIA
AJUNTAMENT

Recibido escrito del Subdirector General de Evaluación Ambiental, Dirección General y Evaluación Ambiental y Medio Natural, en fecha 17 de abril de 2015, NRE 6.250, mediante el que se notifica la apertura del periodo de consultas establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, de Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (TREN DE LA COSTA)" al objeto de que el Ayuntamiento manifieste su opinión sobre la amplitud y nivel de detalle que debe darse el estudio de impacto ambiental de ese proyecto en función de sus impactos más significativos, así como sobre otras posibles alternativas de actuación, informaciones o normas que deban ser especialmente consideradas por el promotor en la elaboración de dicho estudio otorgándonos un plazo de 30 días hábiles a contar desde la recepción del presente.

Visto el informe emitido el 4 de mayo de 2015 por D. Enric Morera Esteve, Arquitecto municipal del Servicio de Infraestructuras, relativo a las afecciones del Estudio Informativo con relevancia en el término municipal de Xàbia que expresa en su apartado:

5.2.4.- Tramo 3 – Dénia - Calpe



Este nuevo tramo se corresponde con el de mayor longitud de todos los analizados y discurre en el entorno con la orografía más complicada de todo el trayecto Valencia – Alicante atravesando cadenas montañosas y barrancos correspondientes en su mayor parte a cursos fluviales.

El tramo comienza en los alrededores de lo núcleos de población de El Verger y Ondara y finaliza cerca de la costa entre los núcleos de población de Calpe y Altea.

Se corresponde además con el tramo que se aproxima más a los núcleos de población de Dénia y Xàbia de gran peso dentro del trayecto completo Valencia - Alicante. Para este tramo se definen dos corredores descritos a continuación:

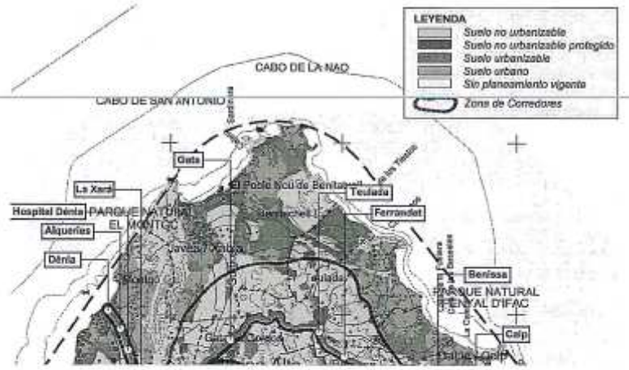
5.2.4.1.- Corredor 3A
El primero de los corredores definidos para este tramo presenta un recorrido paralelo al de la Autopista AP-7 a lo largo de todo el tramo.

5.2.4.2.- Corredor 3B

DECRETO
Nombre : 2015-0517 Data : 18/05/2015

XÀBIA
AJUNTAMENT

Este segundo corredor discurre en un primer momento por la cuenca del río Xaló-Gorgos e intenta bordear en todo lo posible a las cadenas montañosas existentes en la de actuación.



Extracto del Plano 3.3.2. Caracterización de las Variables Territoriales. Planeamiento.

En el apartado 5.1. de la Memoria dedicado al "Resumen y Conclusiones. Primera Selección de Corredores", establece en relación con el TM de Xàbia que la generación de dichos corredores, se ha realizado estableciendo franjas de terreno que abarquen zonas con mayor capacidad de acogida. En este sentido, la variable ambiental ha condicionado en gran medida los corredores propuestos al aportar gran parte de las zonas excluidas al plano de síntesis final de condicionantes.

Destacan dentro de los numerosos espacios protegidos presentes aquellos incluidos dentro de la Red Natura 2000 y en especial, la presencia del LIC y ZEPA de la Albufera de Valencia dada su extensión, si bien se han localizado dentro del ámbito de estudio entre LICs y ZEPAs cerca de 20 figuras adicionales (Marjal de Pego – Oliva, Ifac y **Litoral de La Marina, Montgó – Cap de San Antoni, Penya Segats de La Marina**, etc.).

Se han evitado las zonas fuertemente urbanizadas a excepción de aquellos **núcleos de población que pudieran acoger alguna parada en el futuro**. En este sentido, lo corredores se acercan, engloban o bordean a los núcleos de población de mayor importancia existentes la zona de actuación entre los que destacan Gandía, Oliva, Dénia, **Xàbia**, Calpe, Altea, Benidorm, Villajoyosa, El Campello, Sant Joan d'Alcant y San Vicent del Raspeig.

DECRETO
Nombre : 2015-0517 Data : 18/05/2015
Cód. Validació: 5CDBJ8EQDA4BFL3DNXY2JDK | Verificació: http://xabia.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma e-Públics Gestiona | Pàgina 2 de 5

XÀBIA
AJUNTAMENT

Para minimizar las afecciones en el entorno por donde discurrirán las futuras alternativas de trazado, se ha tratado en todo lo posible aprovechar los pasillos ya abiertos por otras infraestructuras existentes en la zona de actuación entre las que destacan la Autovía AP-7 y el corredor de la actual línea TRAM de Alicante.

Concluye que e Estudio establece, para el tramo correspondiente a Xàbia, dos posibles soluciones: La denominada corredor 3A que discurriría en paralelo con la autopista AP-7, por lo que no tendría una incidencia territorial directa en el TM de Xàbia y la opción corredor 3B que discurriría por un corredor de amplio espectro espacial alcanzando la zona Oeste del TM de Xàbia, con incidencia territorial directo en el TM de Xàbia. Esta última, a tenor de lo previsto en el apartado de "Resumen y Conclusiones" del Estudio, parece ser la solución con mayores posibilidades de acogida toda vez que Xàbia estaría incluida entre las poblaciones que pudieran acoger una parada en el futuro.

Al respecto se ha emitido en fecha 11 de mayo de 2015 informe por D. Guillermo Cuesta Soto, Arquitecto municipal del Servicio de Urbanismo en el que concluye que:

La alternativa denominada corredor 3A aprovechando el corredor de la autopista AP-7 no tendría ninguna incidencia territorial directa en el T.M. de Xàbia por cuanto no discurre por el mismo.

La alternativa denominada corredor 3B discurre en parte de su superficie en la zona oeste del término municipal de Xàbia, afectando a distintas clasificaciones de suelo, siendo principalmente las siguientes:

En la zona noroeste del término afecta principalmente al Suelo No Urbanizable, Áreas Agrícolas de Amortiguación de Impactos del PORN del Montgó, así como al conector ambiental del PORN del Montgó. Habrá que estar a lo señalado en la normativa del PORN del Montgó, Decreto 180/2002, de 5 de noviembre, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Montgó (PORN) y al Decreto 229/2007, de 23 de noviembre, del Consell, por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural del Montgó (PRUG).

En la zona sudoeste afecta a terrenos clasificados como Suelo No Urbanible Común, así como a una amplia zona de Sueno No Urbanizable Protegido, ecológico-paisajístico, siendo este una zona forestal de alto valor paisajístico y ambiental, con gran fragilidad del paisaje y una orografía escarpada. Igualmente dicha zona se sitúa un Hábitat de Interés Comunitario, identificado con el código 170845.

Cabe señalar que en la documentación gráfica del Documento Inicial, en el plano 3.3.2-*Planeamiento*- la leyenda del plano distingue entre el Suelo No Urbanizable Común y el Suelo No Urbanizable Protegido, no obstante, el plano realmente grafía todo el suelo no urbanizable como Suelo No Urbanizable Común, obviando la existencia de Suelo No Urbanizable Protegido. Dicha omisión influye en el plano final de *Síntesis de Condicionantes* respecto a la capacidad de acogida de las distintas áreas del territorio. En concreto afecta a la capacidad de acogida de la zona sudoeste del término municipal de Xàbia incluida en el corredor 3B, siendo un Suelo No Urbanizable Protegido de valor ecológico-paisajístico, como se ha comentado, con un capacidad de acogida inferior a la señalada en el documento.

Por último indicar que ambas alternativas para el tramo 3 discurren por

DECRETO
Nombre : 2015-0517 Data : 18/05/2015
Cód. Validació: 5CDBJ8EQDA4BFL3DNXY2JDK | Verificació: http://xabia.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma e-Públics Gestiona | Pàgina 3 de 5

XÀBIA
AJUNTAMENT

zonas frágiles y de alto valor paisajístico, con cadenas montañosas escarpadas, no obstante, la alternativa 3A al aprovechar el corredor existente apenas supone alteración o aumento del impacto en el territorio por cuanto ya existe dicho corredor, sin embargo la alternativa de corredor 3B supone un aumento notable del impacto sobre el medio ambiente, aumento de la ocupación del territorio, de la contaminación acústica, etc., hecho que a juicio del técnico que suscribe deberá tenerse en especial consideración, habida cuenta que ninguna de las opciones alcanzan el núcleo poblacional de Xàbia y exigen desplazamientos adicionales en vehículo.

Todo ello sin perjuicio de la incidencia que la alternativa denominada corredor B tendría en la reordenación de infraestructuras públicas de primer orden (en terminología urbanística lo que se denomina Ordenación Estructural), dado que dicha infraestructura no está contenida en las actuales previsiones del Plan General de Ordenación Urbana de 1990.

Siendo competencia del Ayuntamiento Pleno de acuerdo con el artículo 22 de la Ley 7/1985, de 2 de abril.

En virtud de las facultades que me confiere el Decreto de la Alcaldía nº. 1393/2011, de 17 de junio, sobre delegaciones de atribuciones, y en mi calidad de Concejal Delegado de Urbanismo, de conformidad con los informes técnicos emitidos, no habiendo previsto la celebración de sesión plenaria antes del vencimiento del plazo concedido.

De conformidad con la propuesta del Concejal Delegado D. Pere Joan Sapena Segarra de fecha 15 de mayo de 2015.

Esta Alcaldía en virtud de las facultades que me confiere la vigente legislación,

RESUELVE

Primero.- Asumir los informes técnicos emitidos en fecha 4 de mayo de 2015 por el Arquitecto Municipal del Servicio de Infraestructuras, D. Enric Morera i Esteve y en fecha 11 de mayo de 2015 por el Arquitecto Municipal del Servicio de Urbanismo, D. Guillermo Cuesta Soto y remitir contestación a la consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150020 LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA) en el sentido indicado.

Segundo.- Dar traslado de la presente resolución a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural a los efectos procecentes.

Tercero.- Dar cuenta de la presente resolución al Ayuntamiento Pleno, en la primera sesión que celebre para su ratificación.

En Xàbia, en la fecha al margen

M.I. Ajuntament de Xàbia

Plaça de l'Església 4, Xàbia. 03730 Alacant / Alicante. Tel. 965790500. CIF: P0308200E

DECRETO Nombre : 2015-0517 Data : 18/05/2015

Cod. Validació : SCOBLREGQN4ASFL3XNXFJJ3K | Verificació : http://seda.xabiaelectronica.net/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 1 de 5

XÀBIA
AJUNTAMENT

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

M.I. Ajuntament de Xàbia

Plaça de l'Església 4, Xàbia. 03730 Alacant / Alicante. Tel. 965790500. CIF: P0308200E

DECRETO Nombre : 2015-0517 Data : 18/05/2015

Cod. Validació : SCOBLREGQN4ASFL3XNXFJJ3K | Verificació : http://seda.xabiaelectronica.net/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 5 de 5

XÀBIA
AJUNTAMENT

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
23 JUN 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 15031

DIRECCION GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL

PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071-MADRID

M.I. AJUNTAMENT DE XÀBIA
10 - 6 - 2015
Eixida nº 3504

AF/jm

En relación con el escrito recibido en fecha 17 de abril de 2015, NRE 6250, cuyo objeto es: Consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)"

En fecha 19/05/15, mediante oficio NRS:4461, se remitió el Decreto de la Alcaldía Nº 517 de fecha 18 de mayo de 2015 de "Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150020 LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)".

Adjunto les remito certificado del acuerdo del Pleno de la Corporación de fecha 28/05/15 de ratificación del Decreto arriba indicado.

Lo que les comunico para su conocimiento y efectos oportunos.

En Xàbia, en la fecha al margen
DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

M.I. Ajuntament de Xàbia
Plaça de l'Església 4, Xàbia. 03730 Alacant / Alicante. Tel. 965790500. CIF: P0308200E

JOSÉ FRANCISCO CHULVI ESPAÑOL (1 de 1)
Alcalde en Funciones
Data Signatura : 10/06/2015
HASH: 7C0B6D4A1D28B0B0A4D0D95D7542B0B

XÀBIA
AJUNTAMENT

Secretaría General
Expediente nº: 2464/2015
Asunto: PLE2015/07 - ordinàri
CERTIFICAT

MARIA CONSUELO DE SALES MORENO GRAU,
Secretària General del M.I. Ajuntament de Xàbia (Alacant)

CERTIFIQUE: Que en la sessió ordinària, PLE2015/07 celebrada el dia 28 de maig de 2015, i a reserva dels termes que resulten de l'aprovació definitiva de l'acta de la sessió, conforme al que es preveu en l'article 206 del Reglament d'Organització, Funcionament i Règim Jurídic de les Entitats Locals, el Ple de l'Ajuntament, el Ple de l'Ajuntament, prèvia ratificació de la seua inclusió en l'ordre del dia de la sessió, per unanimitat dels assistents, ha adoptat el següent ACORD:

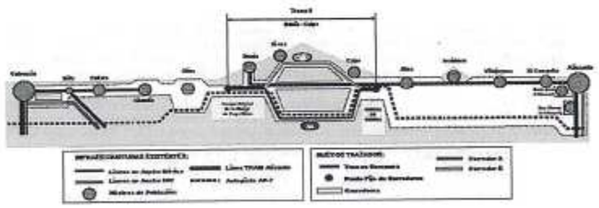
"PUNT 7.6.- Ratificar el Decret 2015/0517 de l'alcaldia, de 18 de maig, relatiu a emetre contestació a la consulta de la Generalitat Valenciana relativa a l'abast de l'avaluació d'impacte ambiental del projecte 20150020 Línia ferroviaria València-Alacant (Tren de la Costa) (Expt. 2120)

El Ple de l'Ajuntament, per unanimitat dels assistents, acorda ratificar el Decret 0517/2015 de l'alcaldia, de 18 de maig que, traduït del seu original en castellà resulta:

«Rebut escrit del subdirector General d'Avaluació Ambiental, Direcció General i Avaluació Ambiental i Medi Natural, en data 17 d'abril del 2015, NRE 6.250, per mitjà del que es notifica l'obertura del període de consultes establit en l'article 34 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, d'Avaluació d'Impacte Ambiental del Projecte *"Línia Ferroviària València-Alacant (TREN DE LA COSTA)"* a fi de que l'Ajuntament manifeste la seua opinió sobre l'amplitud i nivell de detall que ha de donar-se l'estudi d'impacte ambiental d'eixe projecte en funció dels seus impactes més significatius, així com sobre altres possibles alternatives d'actuació, informacions o normes que hagen de ser especialment considerades pel promotor en l'elaboració del referti estudi atorgant-nos un termini de 30 dies hàbils a comptar de la recepció del present.

Vist l'informe emés el 4 de maig del 2015 per D. Enric Morera Esteve, Arquitecte municipal del Servici d'Infraestructures, relatiu a les afeccions de l'Estudi Informatiu emb rellevància en el terme municipal de Xàbia que expressa en el seu apartat:

5.2.4.- Tram 3 – Dénia – Calp



M.I. Ajuntament de Xàbia
Plaça de l'Església 4, Xàbia. 03730 Alacant / Alicante. Tel. 965790500. CIF: P0308200E

MARIA CONSUELO DE S. MORENO GRAU (1 de 2)
Secretaria General
Data Signatura : 29/05/2015
HASH: 6B5B0B7B87D0C4D8B8B8A8B8A8B8B8

JOSÉ FRANCISCO CHULVI ESPAÑOL (2 de 2)
Alcalde en Funciones
Data Signatura : 29/05/2015
HASH: 7C0B6D4A1D28B0B0A4D0D95D7542B0B

XÀBIA
AJUNTAMENT

Este nou tram es correspon amb el de major longitud de tots els analitzats i discorre en l'entorn amb l'orografia més complicada de tot el trajecte València – Alacant travessant cadenes muntanyoses i barrancs corresponents majoritàriament a cursos fluvials.

El tram comença en la contomada del nuclis de població d'El Verger i Ondara i finalitza prop de la costa entre els nuclis de población de Calp i Altea.

Es correspon a més amb el tram que s'aproxima més als nuclis de población de Dénia i Xàbia de gran pes dins del trajecte complet València - Alacant. Per a este tram es definixen dos corredors descrits a continuació:

5.2.4.1.- Corredor 3A

El primer dels corredors definits per a este tram presenta un recorregut paral·lel al de l'Autopista AP-7 al llarg de tot el tram.

5.2.4.2.- Corredor 3B

Este segon corredor discorre en un primer moment per la conca del riu Xaló-Gorgos i intenta vorejar en tot el possible a les cadenes muntanyoses existents en la d'actuació.

Extracte del Pla 3.3.2. Caracterització de les Variables territorials. Planejament.

En l'apartat 6.1. De la Memòria dedicat al "*Resum i Conclusions. Primera Selecció de Corredors*", establix en relació amb el TM de Xàbia que la generació dels referits corredors, s'ha realitzat establint franges de terreny que comprenguen zones amb major capacitat d'acollida. En este sentit, la variable ambiental ha condicionat en gran manera els corredors proposats a l'aportar gran part de les zones excloses al pla de síntesi final de condicionants.

Destaquen dins dels nombrosos espais protegits presents aquells inclosos dins de la Xarxa Natura 2000 i en especial, la presència del LIC i ZEPA de l'Albufera de València donada la seua extensió, si bé s'han localitzat dins de l'àmbit d'estudi entre LICs i ZEPAs prop de 20 figures addicionals (Marjal de Pego – Oliva, Ifac i Litoral de la Marina, Montgó – Cap de Sant Antoni, Penya Segats de la Marina, etc.).

M.I. Ajuntament de Xàbia
Plaça de l'Església 4, Xàbia. 03730 Alacant / Alicante. Tel. 965790500. CIF: P0308200E

Codi validació: 3PCNRYGT6EQRE2Q0QA4JF74 | Verificació: https://xabia.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma tot·Àdics Ceres&Ria | Pàgina 2 de 4

XÀBIA
AJUNTAMENT

S'han evitat les zones fortament urbanitzades a excepció d'aquells nuclis de població que pogueren acollir alguna parada en el futur. En este sentit, el corredors s'acosten, engloben o voregen als nuclis de población de major importància existents a la zona d'actuació entre els que destaquen Gandia, Oliva, Dénia, Xàbia, Calp, Altea, Benidorm, La Vila Joiosa, El Campello, Sant Joan d'Alcant i Sant Vicent del Raspeig.

Per a minimitzar les afeccions en l'entorn per on discorreran les futures alternatives de traçat, s'ha tractat en tot el possible aprofitar els corredors ja oberts per altres infraestructures existents en la zona d'actuació entre les que destaquen l'Autovia AP-7 i el corredor de l'actual línia TRAM d'Alacant.

Conclou que l'Estudi establix, per al tram corresponent a Xàbia, dos possibles solucions: La denominada corredor 3A què discorreria en paral·lel a l'autopista AP-7, per la qual cosa no tindria una incidència territorial directa en el TM de Xàbia i l'opció corredor 3B que discorreria per un corredor d'ampli espectre espacial aconseguint la zona Oest del TM de Xàbia, amb incidència territorial directa en el TM de Xàbia. Esta última, segons el que preveu l'apartat de "Resum i Conclusions" de l'Estudi, pareix la solució amb majors possibilitats d'acollida atés que Xàbia estaria inclosa entre les poblacions que pogueren acollir una parada en el futur.

Respecte d'això s'ha emes en data 11 de maig del 2015 informe per D. Guillermo Cuesta Soto, Arquitecte municipal del Servici d'Urbanisme en què conclou que:

L'alternativa denominada corredor 3A aprofitant el corredor de l'autopista AP-7 no tindria cap incidència territorial directa en el T.M. de Xàbia per quant no discorre pel mateix.

L'alternativa denominada corredor 3B discorre en part de la seua superfície en la zona oest del terme municipal de Xàbia, afectant distintes classificacions de sòl, sent principalment les següents:

En la zona nord-oest del terme afecta principalment el Sòl No Urbanitzable, Àrees Agrícoles d'Amortiguación d'Impactes del PORN del Montgó, així com al connector ambiental del PORN del Montgó. Caldrà estar a allò que s'ha assenyalat en la normativa del PORN del Montgó, Decret 180/2002, de 5 de novembre, del Govern Valencià, pel que s'aprova el Pla d'Ordenació dels Recursos Naturals del Montgó (PORN) i al Decret 229/2007, de 23 de novembre, del Consell, pel que s'aprova el Pla rector d'Ús i Gestió del parc Natural del Montgó (PRUG).

En la zona sud-oest afecta terrenys classificats com a Sòl No Urbanible Comú, així com a una àmplia zona de Sol No Urbaritzable Protegit, ecologicopaisatgístic, sent este una zona forestal d'alt valor paisatgístic i ambiental, amb gran fragilitat del paisatge i una orografia escarpada. Igualment la referida zona se situa un Hàbitat d'Interés Comunitari, identificat amb el codi 170845.

Cal assenyalar que en la documentació gràfica del Document Inicial, en el pla 3.3.2-*Planejament*- la llegenda del pla distingix entre el Sòl No Urbanitzable Comú i el Sòl No Urbanitzable Protegit, no obstant això, el pla realment grafia tot el sòl no urbanitzable com a Sòl No Urbanitzable Comú, obviant l'existència de Sòl No Urbanitzable Protegit. La referida omissió influix en el pla final de *Síntesi de Condicionants* respecte a la capacitat d'acollida de les distintes àrees del territori. En concret afecta la capacitat d'acollida de la zona sud-oest del terme municipal de Xàbia inclosa en el corredor 3B, sent un Sòl No Urbanitzable Protegit de valor ecologicopaisatgístic, com s'ha comentat, amb un capacitat d'acollida inferior a l'assenyalada en el document.

Finalment indicar que ambdós alternatives per al tram 3 discorren per zones fràgils i d'alt valor paisatgístic, amb cadeses muntanyoses escarpades, no obstant això, l'alternativa 3A en aprofitar el corredor existent a penes suposa alteració o augment de l'impacte en el territori per quant ja existeix eixe corredor, no obstant això l'alternativa de corredor 3B suposa un augment notable de l'impacte sobre el medi ambient, augment de l'ocupació del territori, de la contaminació acústica, etc., fet que a juí del tècnic que subscriu haurà de tindre's en especial consideració, tenint en compte que cap de les opcions arriben al nucli poblacional de Xàbia i exigixen desplaçaments addicionals en vehicle.

M.I. Ajuntament de Xàbia
Plaça de l'Església 4, Xàbia. 03730 Alacant / Alicante. Tel. 965790500. CIF: P0308200E

Codi validació: 3PCNRYGT6EQRE2Q0QA4JF74 | Verificació: https://xabia.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma tot·Àdics Ceres&Ria | Pàgina 3 de 4

XÀBIA
AJUNTAMENT

Tot això sense perjuí de la incidència que l'alternativa denominada corredor B tindria en la reordenació d'infraestructures públiques de primer orde (en terminologia urbanística el que es denomina Ordenació Estructural), atés que la referida infraestructura no està continguda en les actuals previsions del Pla General d'Ordenació Urbana de 1990.

Sent competència de l'Ajuntament Ple d'acord amb l'article 22 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril.

En virtut de les facultats que em conferix el Decret de l'Alcaldia núm.. 1393/2011, de 17 de juny, sobre delegacions d'atribucions, i en la meua qualitat de Regidor Delegat d'Urbanisme, de conformitat amb els informes tècnics emesos, no havent previst la celebració de sessió plenària abans del venciment del termini concedit.

De conformitat amb la proposta del Regidor Delegat D. Pere Joan Sapena Segarra de data 15 de maig del 2015.

Esta Alcaldia en virtut de les facultats que em conferix la vigent legislació, RESOL

Primer.- Assumir els informes tècnics emesos en data 4 de maig del 2015 per l'Arquitecte Municipal del Servici d'Infraestructures, D. Enric Morera i Esteve i en data 11 de maig del 2015 per l'Arquitecte Municipal del Servici d'Urbanisme, D. Guillermo Cuesta Soto i remetre contestació a la consulta sobre abast de l'avaluació d'impacte ambiental del projecte 20150020 LINIA FERROVIÀRIA VALÈNCIA-ALACANT (TREN DE LA COSTA) en el sentit indicat.

Segon.- Traslladar de la present resolució a la Direcció General de Qualitat i Avaluació Ambiental i Medi Natural als efectes procedents.

Tercer.- Donar compte de la present resolució al Ple de l'Ajuntament, en la primera sessió que celebre per a la seua ratificació."."

I perquè conste i tinga efectes, lliure el present certificat, que s'estén en quatre pàgines, d'ordre i amb el vistiplau del Sr. Alcalde. Xàbia, en data al marge. **DOCUMENT SIGNAT ELECTRÒNICAMENT.**

AJUNTAMENTO DE LA ILT. E. VILLA DE JAVEA

M.I. Ajuntament de Xàbia
Plaça de l'Església 4, Xàbia. 03730 Alacant / Alicante. Tel. 965790500. CIF: P0308200E

Doc. Validació: 2PUNTOTBODEJCKN9NJF74 (Verificable en http://xabia.sedelectronica.es)
Document signat electrònicament des de la plataforma informàtica Gestiona (Pàgina 4 de 4

M.I. AJUNTAMENT DE CULLERA

Plaça La Vera Creu, 1 – Tels. 96 172 00 00 – Fax: 96 172 00 41 – 46400 Cullera (Valencia) – NIF. P-4610700-F

MINISTERIO DE AGRICULTURA ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
28 MAY 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 29053

26 05 2015 CORREOS CULLERA

M.I. Ayunt. de CULLERA
N.º 4846
25 MAIG 2015
SALIDA

Fecha: 25 de mayo de 2015
Referencia: URBANISMO /CAA
Expediente: 687/2014
Destinatario:

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Secretaria de Estado de Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Evaluación ambiental y medio natural
Subdirección general de Evaluación Ambiental
Plaza de San Juan de la Cruz s/n
28071 MADRID

Asunto: Remisión consulta en la evaluación de impacto ambiental del ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)

S.Ref: SGEA/RLL/mllr/20150020

Visto el oficio de la Subdirección General de Evaluación ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de fecha 10-04-2015 (RE nº 3930 de 22-04-2015) relativo a "Consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)", por medio del presente se les da traslado de los informes emitidos por el Sr. Arquitecto Municipal y la Sra. Técnico de Medio Ambiente que esta Tenencia de Alcaldía aprueba en todos sus términos y considera válidos para efectuar las alegaciones al proyecto de la línea ferroviaria Valencia-Alicante.

Atentamente.

La Teniente de Alcalde
de Urbanismo,

Fdo: Juana Sapiña Arlandis

6

M.I. AJUNTAMENT DE CULLERA

Plaça La Verge, 5 – Tel. 96 172 00 00 – Fax. 96 172 00 41 – 46400 Cullera (Valencia) – NIF. P-4610700-I

Nº. exp.: 687/14 - CAA 22/14

Asunto: Informe sobre Alcance del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)

INFORME DE LA TÉCNICO DE MEDIO AMBIENTE REFERENTE AL ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)

Visto el escrito remitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (R.E. nº 3.920, 22.04.15), así como la documentación emitida en la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente, relativa al proyecto LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA), concretamente el Documento Inicial, según lo establecido en el art.34 de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.*

***Antedecentes de hecho:**

1.- En fecha 14.08.14 (R.S. nº 6296) se remitió desde esta administración local a TRN Ingeniería y Planificación de Infraestructuras S.A. la información que se había solicitado para redactar el Estudio informativo de la línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa).

2.-Mediante escrito recibido el 22.04.15 se nos comunica la apertura del período de consultas, según lo establecido en la Ley de Impacto ambiental, y solicita opinión sobre la amplitud y nivel de detalle que debe darse al Estudio de Impacto Ambiental, así como posibles alternativas de actuación, y también normas o datos que tengan que ser considerados especialmente, por el promotor, para la elaboración del citado Estudio.

3.- Según el contenido del Documento inicial, documento base para la realización de las consultas ambientales, se observa que se pretende desarrollar el denominado Tren de la Costa como infraestructura de conexión ferroviaria entre los municipios de Valencia, Gandía, Denia, Benidorm y Alicante. Actualmente, existen el tramo Valencia - Cullera - Gandía y el tramo Alicante – Denia, quedando sin conexión directa Gandia Denia. Con el trazado del Tren de la Costa propuesto en el proyecto, se pretende crear **un nuevo corredor ferroviario costero** que conecte con la red ferroviaria de interés general y que una las principales poblaciones de la costa.

4.-En el Tramo 0, Valencia-Gandía, tramo de afección al término municipal de Cullera, según el documento inicial, se aprovechará en todo lo posible el actual corredor existente.

El inicio del tramo se localizará en la estación de Valencia, y el final antes de la llegada al núcleo de población de Gandia. Este tramo se subdivide en otros tres:

a) Subtramo 0.1 Valencia-Silla: Según se indica en el Documento Inicial, este tramo será objeto de un Estudio Informativo posterior.

b) Subtramo 0.2 Silla-Cullera, al encontrarse en vía doble y sin problemas de capacidad, el proyecto no prevé que se realice ninguna actuación con variantes de trazado aprovechándose,

M.I. AJUNTAMENT DE CULLERA

Plaça La Verge, 5 – Tel. 96 172 00 00 – Fax. 96 172 00 41 – 46400 Cullera (Valencia) – NIF. P-4610700-I

por tanto, la plataforma ferroviaria existente. Así pués, observamos que no se modifica el trazado, y se aprovecha la plataforma actual.

-El subtramo 0.3 Cullera-Gandía: En este subtramo se procederá a la duplicación de la línea, y por tanto, de la plataforma existente, por lo que a nivel ambiental afectará a espacios naturales protegidos, tales como, los humedales "Desembocadura y frente litoral del Xúquer" y "Marjal y Estany de la ribera sur del Xúquer"; y la zona LIC Riu Xúquer (ES 5232007), en proceso de declaración de zona especial de conservación (ZEC).

***Fundamentos de Derecho:**

- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Decreto 60/2012, de 5 de abril, del Consell, por el que regula el régimen especial de evaluación y aprobación, autorización o conformidad de planes, programas y proyectos que puedan afectar a la Red Natura 2000.
- Ley 2 /2013, de 29 de mayo, de protección y suo sotenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.
- La Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de espacios naturales protegidos de la Comunidad Valenciana.
- El Acuerdo de 10 de septiembre de 2002 del Gobierno Valenciano por el que se aprueba el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana.

Visto el Documento Inicial, anteriormente mencionado, la Técnico que suscribe, desde el punto de vista medioambiental

INFORMA:

Primero.-Que a la vista de las actuaciones que se pretende llevar a cabo, las afecciones ambientales más destacables que afectan al término municipal de Cullera son las referentes a la construcción del tercer carril entre Cullera y Gandía, puesto que este tercer carril proyectado y paralelo al existente, atravesaría:

- La zona LIC Riu Xúquer (ES 5232007), en proceso de declaración de zona especial de conservación (ZEC).
- Y los humedales catalogados a nivel autonómico: "Desembocadura y frente litoral del Xúquer" y "Marjal y Estany de la ribera sur del Xúquer".

Por lo que debe de tenerse en consideración en el Estudio de Impacto Ambiental.

Segundo.-Que se debe de considerar, tanto en el Estudio de Impacto Ambiental como en el diseño del trazado, que la línea de ferrocarril no constituya una barrera que dificulte la salida del agua hacia el mar. (En este sentido cabe recordar los graves efectos de la conocida como Pantanada de Tous acaecida 20 de octubre de 1082).

Tercero.- En el documento inicial, pág. 11, apartado A) Hábitats Costeros y Vegetación Halófila, faltaría reflejar la micorreserva vegetal local de Limonium dufourii, situada en el acantilado del faro de Cullera, punto de Interés Geológico a nivel nacional.

En conclusión, a la vista del contenido del *Documento Inicial* aportado y de la zona afectada en el término municipal de Cullera, la técnico que suscribe, tiene a bien emitir como

M.I. AJUNTAMENT DE CULLERA

Plaça La Verge, 5 – Tel. 96 172 00 00 – Fax. 96 172 00 41 – 46400 Cullera (Valencia) – NIF. P-4610700-I

sugerencia a incluir en la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental por parte del órgano ambiental, lo siguiente:

-Incluir en el estudio de impacto ambiental las alternativas y afecciones que el tercer carril, entre Cullera y Gandia, pueda ocasionar a los hábitats y ecosistemas incluidos en:

- La zona LIC Riu Xúquer (ES 5232007), en proceso de declaración de zona especial de conservación (ZEC).
- Y los humedales catalogados a nivel autonómico: "Desembocadura y frente litoral del Xúquer" y "Marjal y Estany de la ribera sur del Xúquer".

-Incluir en los aspectos ambientales del estudio de impacto ambiental la micorreserva vegetal local de Limonium dufourii.

-Visto el posible efecto barrera que pudiera ocasionar la nueva línea de ferrocarril proyectada paralela a la actual en el tramo 0.3, tener en consideración que la misma no constituya una barrera que dificulte la salida de agua procedente de fuertes lluvias y/o avenidas, hacia el mar.

Cullera, 25 mayo 2015

La técnico del Departamento de Medio Ambiente,

Fdo.: Gemma Tur Fenollar

Licenciada en CC. Biológicas

3

M.I. AJUNTAMENT DE CULLERA

Plaça La Verge, 5 – Tel. 96 172 00 00 – Fax. 96 172 00 41 – 46400 Cullera (Valencia) – NIF. P-4610700-I

Expediente: 687/14 - CAA 22/14

Asunto: **Alcance del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)**

Visto el escrito remitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (R.E. nº 3920, 22.04.15) y la documentación adjunta a los mismos relativos al asunto arriba referenciado se informa como consta a continuación.

1. Informe

El 14.08.14 (R.S. nº 6296) se remitió a TRN Ingeniería y Planificación de Infraestructuras S.A. la información que se había solicitado para redactar el Estudio informativo de la línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa).

Mediante escrito recibido el 22.04.05 se ha abierto un período de consultas y se solicita opinión sobre la amplitud y nivel de detalle que debe darse al Estudio de Impacto Ambiental, así como posibles alternativas, y también normas o datos que tengan que ser considerarlas especialmente para la elaboración del citado Estudio.

Se ha remitido el Documento inicial para consultas ambientales, en el que se observa que se trata de desarrollar el denominado Tren de la Costa como conexión ferroviaria entre los municipios de Valencia, Gandía, Denia, Benidorm y Alicante. Actualmente existen el tramo Valencia - Cullera - Gandía y el tramo Alicante – Denia.. Se pretende crear un nuevo corredor ferroviario costero que conecte con la red ferroviaria de interés general y que una a las principales poblaciones de la costa.

Se contempla el montaje de un tercer carril para la línea de mercancías entre Almusafes y Valencia (con un ramal hasta la factoría de automóviles Ford)

En el Tramo 0 Valencia-Gandía se aprovechará el actual corredor existente.

El Subtramo 0.1 Valencia-Silla será objeto de actuaciones futuras.

En el subtramo 0.2 Silla-Cullera no se modifica el trazado, aprovechando la plataforma actual.

En el subtramo 0.3 Cullera-Gandía se procederá a la duplicación de la plataforma existente

A la vista de las actuaciones que se pretende llevar a cabo puede decirse que la afección al término de Cullera es relativamente baja siendo lo más destacable el tercer carril entre Cullera y Gandía y la duplicación de la plataforma en el tramo

Hay un aspecto muy importante que se debe tener en cuenta. Se trata de diseñar las nuevas plataformas con tipología de acueducto de forma que a pesar de tener un recorrido paralelo la línea de ferrocarril no constituya una barrera que dificulte la salida del agua hacia el mar. En este sentido cabe recordar los graves efectos de la conocida como Pantanada de Tous acaecida 20 de octubre de 1082.

4

M.I. AJUNTAMENT DE CULLERA

Plaça La Verge, 5 – Tel. 96 172 00 00 – Fax. 96 172 00 41 – 46400 Cullera (Valencia) – NIF. P-4610700-I

Al citar la legislación autonómica valenciana en la página 1, apartado La Ley 2/2006 y el Decreto 127/06 que la desarrolla que se citan en el apartado 1, página 1 están derogados y sustituidos por la Ley 6/2014 de la Generalitat, de, Prevención, Calidad y Control Ambiental de Actividades en la Comunidad Valenciana (DOCV 31.07.14)

2. Conclusión

De acuerdo con todo lo expuesto se considera que las actuaciones proyectadas para implantar el denominado Tren de la Costa, que discurrirá entre Valencia y Alicante, son beneficiosas para Cullera, porque suponen una mejora en cuanto a combinaciones, si bien deberán tenerse en cuenta las observaciones formuladas.

Debe emitir informe la Técnico de Medio Ambiente.

Cullera, 18 mayo 2015

El Arquitecto municipal,

Fdo.: Luis J. Latorre

5

El Campello
Ajuntament

IGNACIO MANUEL COLOMO CARMONA (T de T) Concejal Delegado de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda Fecha Firma: 2015/05/19 HASH: 2cb0e0ce377d0d3d0d9812361f64a5

DIRECCION GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL
Plaza de San Juan de la Cruz s/n
28071-MADRID

R.S.: 2812/2015

Negociado: 121
Expte. 2449/2015

Asunto: Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150020 LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)".

Mediante la presente y en relación con su escrito de fecha 17 de abril de 2015, con RGE 4328 sobre la apertura del período de consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)", adjunto le remito certificación del acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local en sesión celebrada el día 18 de mayo de 2015.

Lo que le traslado a los efectos oportunos.

El Campello,
El Concejal Delegado de Territorio y Vivienda
Fdo. Ignacio M. Colomo Carmona

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
01 JUN 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 29689
HORA

AJUNTAMENT DEL CAMPELLO (ALACANT)

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, el Ayuntamiento de el Campello le informa que los datos personales aportados serán objeto de tratamiento y pasarán a formar parte de un fichero de su titularidad cuya finalidad es la planificación y gestión de los asuntos referidos a planeamiento y gestión urbanística del Ayuntamiento de El Campello. El Ayuntamiento de el Campello, como responsable del fichero, le reconoce la posibilidad de ejercitar gratuitamente los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, mediante el envío de una comunicación por escrito al Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de el Campello, adjuntando copia de un documento que acredite su identidad, indicando expresamente el derecho que desea ejercitar.

C/ Alcalde Oncina Siner, 7 - El Campello 03560 (Alacant) - Tfno: 965637200 Fax: 965632982
www.elcampello.es

El Campello
Ajuntament

CARLOS DEL NERO (LORET (1 de 2)
Secretario
Fecha Firma: 20/05/2015
HASH: e3232e67f915d0f2b417f92f1bebc267e4b

JUAN JOSE BERENGUER ALCOBENDAS (2 de 2)
Alcalde
Fecha Firma: 20/05/2015
HASH: 8E8e8f3f3D1f89e8f01b0e8f3e8f7A6

Carlos del Nero Lloret, Secretario del Ayuntamiento de El Campello,

Certifico:

Que la Junta de Gobierno Local en sesión celebrada el día dieciocho de mayo de dos mil quince, adoptó acuerdo del tenor literal siguiente:

3.- PLANEAMIENTO-GESTION. Contestación a la consulta en evaluación de impacto ambiental proyecto "Linea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la costa)". Expte. 121-2449/2014.

Visto el expediente administrativo de referencia, y habiendo sido notificados por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural de la apertura del periodo de consultas para opinión sobre la amplitud y nivel de detalle del Estudio de Impacto Ambiental que acompañe al Proyecto de la nueva conexión ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la costa), se ha emitido por el Arquitecto Municipal, Jefe del Servicio de Planeamiento informe de fecha 8 de mayo de 2015, del siguiente tenor:

"1.- Antecedentes.

Con fecha y nº de reg. de referencia se presenta Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (tren de la costa) redactado por el Ministerio de Fomento, Dirección General de Ferrocarriles (Documento Inicial para evaluación ambiental)

Dicho documento, ha sido recibido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente con la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del citado proyecto, abriéndose período de consultas.

Anteriormente, y promovido por la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, ya se informaron los estudios de "Delimitación del Área de Reserva del tramo Benidorm-Alicante de la conexión ferroviaria Valencia – Alicante por la costa" (trámite de exposición pública (expte. 121-6/2011) y el proyecto de "Nueva Conexión ferroviaria Alicante-Denia" en su trámite de Evaluación previa al Estudio de Impacto Ambiental (Expte. 121-7/2010), promovido por la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda.

Conviene aclarar que el nuevo Estudio considerado no es consecuencia ni incorpora los anteriores, sino que se trata de la iniciación de un nuevo trámite.

2.- Descripción del documento.

El Estudio Informativo, según consta en la memoria del documento inicial para consultas ambientales, "pretende analizar la viabilidad técnica, ambiental y socioeconómica de un nuevo corredor ferroviario costero que esté conectado a la red de interés general y que una las principales poblaciones de la costa".

Con este objetivo delimita un extenso ámbito de estudio que abarca los posibles

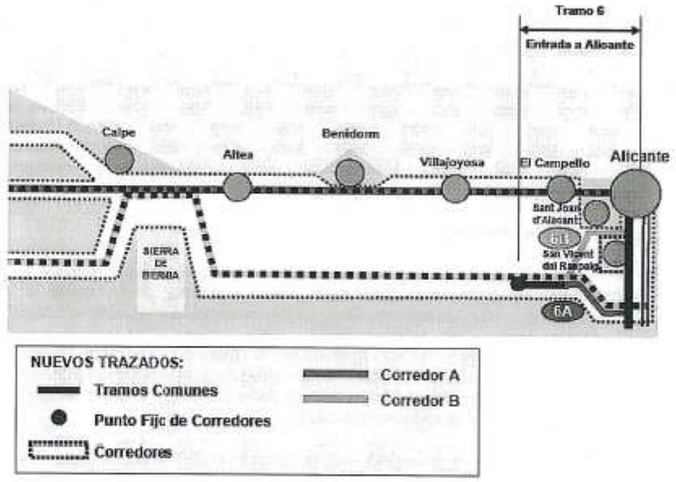
Cód. Validación: 6S8S2M7HCYPQ4A6JNMCDYPSSA | Verificación: http://elcampello.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 4

El Campello
Ajuntament

corredores que se proponen enmarcados en una franja de un ancho que oscila entre 10 y 20 km, desde la línea de costa, y en el tramo comprendido entre las áreas metropolitanas de Valencia y Alicante.

El tramo donde se encuentra el término municipal de El Campello es el denominado "Tramo 6 – Entrada a Alicante". Este tramo , tal y como se observa en el plano 5.2, comienza a la altura de Venta Lanuza y finaliza en la actual estación de Alicante.

En este tramo se definen los siguientes dos corredores:



- *El corredor 6 A, con un trazado inicial paralelo y al oeste de la autopista AP-7 y su continuación que bordea la ciudad de Alicante y su corona metropolitana hasta entroncar con la actual línea ferroviaria.*
- *El corredor 6B, que presenta el mismo desarrollo inicial junto a la AP-7 que el 6A para, a la altura de Mutxamel, en vez de seguir el recorrido de la AP-7 para bordear por el norte la corona metropolitana de Alicante, bordea por el norte al núcleo de población de Sant Joan d'Alacant pasando a su vez al sur del núcleo de población de San Vicente del Raspeig. Este paso lo realiza junto a la A-70 en el único corredor libre existente entre San Vicente y la ciudad del Alicante.*

3.- Informe.

- ***Amplitud y nivel de detalle de que debe darse al estudio de impacto ambiental en función de sus impactos más significativos***

Los planos que acompañan al documento para consultas ambientales están a escala

Cód. Validación: 6S8S2M7HCYPQ4A6JNMCDYPSSA | Verificación: http://elcampello.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 2 de 4

El Campello
Ajuntament

1:25.000, por lo que es difícil localizar y analizar con suficiente detalle el alcance del impacto de la propuesta. No obstante, tras el análisis de la documentación aportada se observa:

- *Cuestiones relativas a variables ambientales: no aparecen los Montes de Utilidad Pública de Les Puntes de Gosálvez como Espacios protegidos o Singulares*
- *Cuestiones relativas a variables físicas: como única zona inundable aparece el Río Seco, por lo que no se incorporan las afecciones derivadas del documento del PATRICOVA vigente.*
- *Cuestiones relativas a variables territoriales: según figura en el plano 3.3.2 "Planeamiento", en el Término de El Campello, no se refleja el Suelo no Urbanizable Protegido calificado de acuerdo con el Plan General vigente.*

- ***Otras posibles alternativas de actuación***

De la descripción que aparece en la memoria del documento de impacto, se desprende que el corredor 6 previsto a su paso por el T.M. de El Campello, discurre en paralelo a la AP-7 por su margen oeste. No figura ninguna referencia de enlace con la población, por lo que se deduce que el futuro proyecto de línea ferroviaria no prevé una conexión en El Campello.

Se propone como alternativa a la actuación, la ubicación de una estación en el municipio, ya que existe la posibilidad de que ésta sea de caracter intermodal con disposición de enlace con el trazado tranviario metropolitano (en algun punto próximo a la central de cocheras del TRAM) y junto a la N-332, con lo que podría conseguirse un centro de indudable interés estratégico en el área metropolitana.

- ***Informaciones o normas que deban ser especialmente consideradas***

Para la futura redacción del proyecto, deberá tenerse en cuenta el Plan General de El Campello, en especial para evitar la afección de los suelos calificados como No Urbanizables Protegidos, y especialmente los Montes de Utilidad Pública de Las Puntas de Gosálvez.

Así mismo, deberá tenerse en cuenta que existen junto la AP-7 multitud de caminos y enlaces existentes que deberán mantenerse funcionalmente.

Por último, si bien como zona inundable sólo se contempla el cauce del Río Seco, cabe advertir que la Confederación Hidrográfica del Júcar, tiene inventariados varios cauces en el T.M. de El Campello, tal y como se refleja en el propio Plan General.

4.- Conclusión

Resumidamente y a la vista de lo anterior, se considera que para la redacción Estudio de Impacto, deberá considerarse:

1.- Los suelos no urbanizables protegidos, en especial los Montes de Utilidad Pública de Les Puntes de Gosálvez

2.- Los cauces y barrancos, así como los caminos existentes

3.- Incorporar como alternativa la ubicación de una estación intermodal en El Campello."

A su vista, la Junta de Gobierno Local adopta el siguiente acuerdo:

C/ Alcalde Oncina Giner, 7 - El Campello 03560 (Alacant) - Tfno: 965637200 Fax: 965632982
www.elcampello.es

Cód. Validación: 6XS2CM7HCYPQ4A8JMNC3YP8SA | Verificación: http://elcampello.sede.es/ | Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 3 de 4

El Campello
Ajuntament

ÚNICO.- Dar traslado de dicho informe técnico a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural.

Y para que conste firmo este certificado, a reserva de los términos que resulten de la aprobación del acta, no efectuada todavía (art. 206 del ROF).

Vº Bº
El Alcalde
Fdo. Juan José Berenguer Alcobendas

C/ Alcalde Oncina Giner, 7 - El Campello 03560 (Alacant) - Tfno: 965637200 Fax: 965632982
www.elcampello.es

Cód. Validación: 6XS2CM7HCYPQ4A8JMNC3YP8SA | Verificación: http://elcampello.sede.es/ | Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 4 de 4

AJUNTAMENT DALTEA
REGISTRO SALIDA
2015-S-RC-5128
25/05/2015 13:11

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
- 5 JUN 2015
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 30758
HORA

REGIDORIA URBANISME
URBANISME

OTMA/4.1/SPR
EXPTE.: 2059/2015
REF.: CONSULTAS EN LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO 20150020 LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA).

Carolina Pascual Sarrió (1 de 1)
Concejal de Urbanismo y delegación mijuma Área Económica
Fecha Firma: 25/05/2015
HASH: 7f0b4f8b6f14f3c0be4d2c07c2e7e198b
Sistema de Firma "GENERIC"

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GRAL. DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ, S/N
28071 MADRID

En relación con su instancia, con número de Registro de Entrada 4739 de fecha 17 de abril de 2015, mediante la que solicita "consulta de opinión sobre la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental del proyecto en función de sus impactos más significativos, así como sobre otras posibles alternativas de actuación", se ha emitido informe por la Arquitecta municipal y por el Ingeniero técnico de obras públicas municipal de fecha 22 de mayo de 2015, que esta Concejalía asume, del siguiente tenor literal:

"INFORME

1.- De acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el proyecto de Línea ferroviaria Valencia-Alicante debe de seguir el procedimiento de evaluación ambiental ordinaria para la formulación de la declaración de impacto ambiental.
Con carácter previo al inicio de este procedimiento el promotor de la actuación, Dirección General de Ferrocarriles, Ministerio de Fomento, en aplicación del artículo 34 de la ley 21/2013, ha procedido a solicitar del órgano ambiental Secretaría de Estado de Medio Ambiente, Subdirección general de evaluación ambiental, la emisión del documento de alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto Estudio informativo de la línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa) (Clave: A E El VV-230).

Por el órgano ambiental, y con el fin de poder realizar el documento de alcance y en cumplimiento de lo regulado en el artículo 34 apartado 3, se procede a realizar la consulta a las administraciones públicas afectadas. En el presente caso y puesto que el proyecto atraviesa el término municipal de Altea procede la consulta sobre la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental del proyecto.

2.- Se ha procedido al estudio de la documentación remitida por el órgano ambiental, Secretaría de Estado de Medio Ambiente, Subdirección general de evaluación ambiental, consistente en Estudio informativo de la línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa) (Clave: A E El VV-230).

a) Análisis de nivel de detalle y de los potenciales impactos de las alternativas-corredores.

Cód. Validación: 6HPTDLVK2CTNDAJR2M77KLCT | Verificación: http://altea.sede.bonrota.net
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 5

REGIDORIA URBANISME
URBANISME

En la documentación que se aporta se contiene el análisis de los potenciales impactos del ámbito del estudio, pero no se ha realizado el análisis de los potenciales impactos sobre cada una de las alternativas-corredores planteadas. Por ello y con el fin de poder evaluar el nivel de detalle que debería de solicitarse para el estudio de impacto ambiental, se considera que dicho análisis debe figurar en el documento que ahora se remite y más aún cuando en el artículo 34, apartado 2 b) de la ley 21/2013 se dice que el contenido de la documentación de inicio debe de contener como mínimo la siguiente información:

'Las principales alternativas que se consideran y un análisis de los potenciales impactos de cada una de ellas'

En el municipio de Altea, tal y como se contempla en el estudio, se localizan numerosos elementos de gran valor ambiental y paisajístico que requieren de un tratamiento especial y una valoración específica en cuanto a la posibilidad de impactos como consecuencia de la implantación de nuevas infraestructuras de gran repercusión sobre el territorio. Por ello se considera necesario e imprescindible, el valorar con carácter previo los potenciales impactos no sólo del ámbito sino de cada una de las alternativas-corredores que se proponen. Y ello por los siguientes motivos:

1.- Porque la infraestructura ferroviaria que se plantea puede llegar a atravesar, tal y como se contempla en los corredores 4C y 4D, un núcleo urbano, en el que se incluyen Bienes de Interés cultural, Bienes de relevancia local y un Núcleo histórico tradicional, y puede provocar una ruptura funcional de la trama urbana, ya que entendemos que esta infraestructura nada tiene que ver con el actual TRAM.

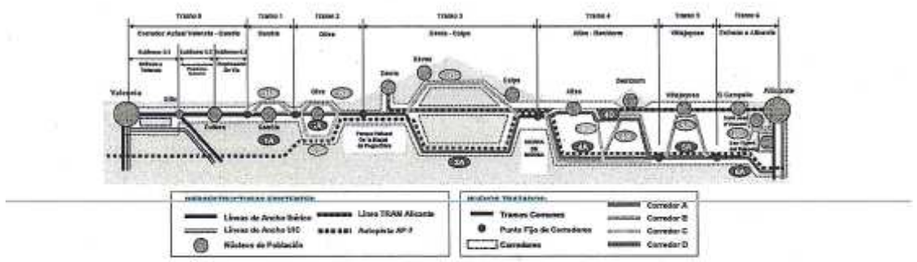
2.- Porque en cualquiera de las alternativas planteadas hay que atravesar dos espacios naturales de gran valor: la Zona Húmeda de la Desembocadura del río Algar y la Sierra de Bernia. En particular hacer mención de que el estudio, nada dice de cómo se va a realizar el paso en la Sierra Bernia, y puesto que es paso obligado de conexión entre los tramos tres y cuatro, entendemos que es muy necesario diagnosticar los potenciales impactos en función de la solución que se plantee.

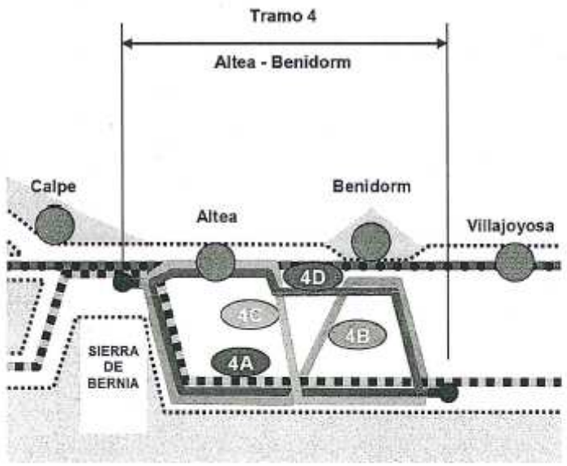
b) Análisis del ámbito de estudio y posibilidad de ampliar la propuesta de alternativas

Consideramos necesario que se amplíe el estudio de alternativas-corredores y que se plantee la posibilidad de extender el ámbito de estudio, ya que aunque en el documento se describen cuatro posibles corredores en el tramo 4 Altea-Benidorm, realmente sobre el término municipal de Altea sólo se contemplan dos alternativas de trazado, una que discurre de forma paralela a la AP-7 y la otra que busca aprovechar la plataforma del TRAM.

Cód. Validación: 6HPTDLVK2CTNDAJR2M77KLCT | Verificación: http://altea.sede.bonrota.net
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 2 de 5

REGIDORIA URBANISME
URBANISME





Ajuntament d'Altea
Pça. de José María Planelles, Altea. 03590 Alacant. Tfno. 96 584 13 00. Fax: 96 584 08 24

NUEVOS TRAZADOS:

- Tramos Comunes
- Punto Fijo de Corredores
- Corredores
- Corredor A
- Corredor B
- Corredor C
- Corredor D

De las dos alternativas de trazado propuestas, la que corresponde a los corredores 4Cy 4D (que discurre atravesando el núcleo urbano aprovechando la plataforma del TRAM) no se ha diagnosticado en el estudio. Pero creemos que no es una opción válida a plantear como alternativa, ya que desde un punto de vista de impacto en el tejido urbano, en el tejido socioeconómico del municipio, en el patrimonio arquitectónico, y en el paisaje siempre será descartada por su nula capacidad de acogida.

Consecuentemente lo anterior nos lleva reconocer que realmente el estudio analizado contempla **una sola alternativa de corredor** sobre el término municipal de Altea, por ello se plantea la necesidad de ampliar las propuestas y en su caso el ámbito de estudio.

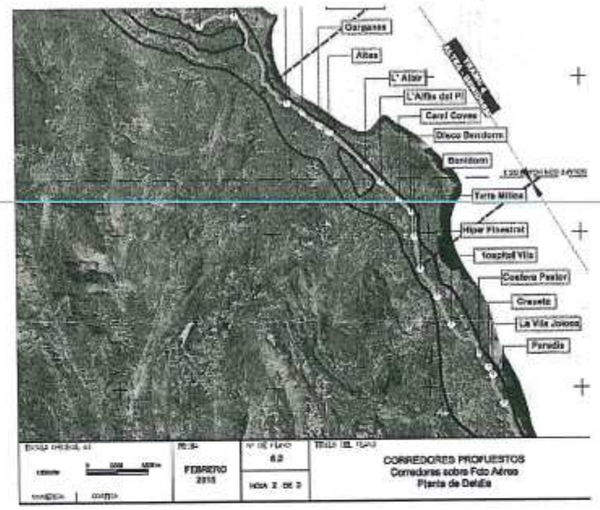
c) Carencias y errores

Se debe de considerar la existencia del Proyecto de la Variante de Altea que ya discurre de forma paralela a la AP-7 y del que nada se dice en la documentación. Ya que en caso de que esta infraestructura se llegara a realizar, sería necesario considerar el nuevo impacto al territorio de ambas infraestructuras simultáneamente.

En cuanto a las afecciones al planeamiento el documento no está actualizado, y la valoración de capacidad de acogida debe de corregirse, sobre todo en relación con la Zona Húmeda de la Desembocadura del río Algar y su zona afección de 100 metros.

En la documentación gráfica del estudio no consta la representación de los corredores que se proponen en la memoria a nivel de esquema y texto. Aunque la serie de planos número 6 se denomina CORREDORES PROPUESTOS, en ellos no se contienen las alternativas/corredores, tan sólo se refleja el ámbito de estudio.

Cód. Validación: 8AP7D1WSCYMD4JNDNSTYKLCT | Verificación: http://altea.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 4 de 5



En consecuencia, creemos que es necesario que se grafíe en estos planos cada una de las alternativas/corredores que se definen en el texto, para con ello poder valorar adecuadamente los potenciales impactos en el territorio.

3.- Por lo tanto y a juicio técnico, dada la envergadura e importancia de este proyecto en el territorio, cabría esperar que se amplíe el ámbito de estudio, el número alternativas realmente viables y el análisis de los potenciales impactos de cada una de ellas. Así como completar la definición y características de la nueva infraestructura ferroviaria a implantar en el territorio, definiendo los elementos que formarán parte de ella, para poder valorar su potencial impacto en el territorio, y concretar el modo de conexión entre los tramos tres y cuatro del estudio por afectar a la Sierra Bernia (Paso del Mascarat)."

Todo lo cual se pone en su conocimiento a los efectos oportunos.

Atentamente, la Concejala de Urbanismo en funciones

En Altea, documento firmado digitalmente.

Cód. Validación: 8AP7D1WSCYMD4JNDNSTYKLCT | Verificación: http://altea.sedelectronica.es/