

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 1628** *Resolución de 17 de enero de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del «Estudio informativo de la Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la costa). Fase II. Tramo: Cullera-Gandía».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 3 de agosto de 2017, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del «Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)», remitida por la Dirección General del Sector Ferroviario del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como promotor y órgano sustantivo.

Durante la tramitación del citado procedimiento de evaluación ambiental, el promotor solicita que la evaluación ambiental se realice únicamente para el tramo «Cullera-Gandía-Oliva-Denia» y no para la totalidad del estudio informativo presentado inicialmente, dada la complejidad de la actuación por su longitud y los condicionantes de tipo ambiental, urbanístico y geográficos. Finalmente, el promotor decide dividir este tramo, debido a sus diferentes características funcionales y operativas, en dos expedientes independientes: tramo Cullera-Gandía y tramo Gandía-Oliva-Denia.

Con fecha 20 de noviembre de 2018, el promotor solicita la correspondiente tramitación de ambos tramos, correspondiendo la presente resolución al «Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa). Fase II. Tramo: Cullera-Gandía».

#### Alcance de la evaluación:

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad minera, ni de seguridad ferroviaria, ni otros, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

La presente evaluación se realiza para el nivel de detalle del proyecto correspondiente a un estudio informativo, de conformidad con el apartado 3 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. La adecuada evaluación de algunos impactos ambientales a la escala de detalle de cada uno de los proyectos constructivos que posteriormente desarrollarán el estudio informativo requiere que el promotor realice análisis adicionales adecuados a su superior nivel de detalle, que informe de sus resultados a las administraciones públicas afectadas y que considere sus sugerencias, en caso de haberlas, en la definición final de cada proyecto constructivo, previamente a su aprobación por el órgano sustantivo.

### 1. Descripción y localización del proyecto

El objeto del proyecto es la duplicación de un tramo de la línea 03-344 Silla-Gandía, desde la estación de Cullera hasta la estación de Gandía Mercancías, actualmente en vía única, electrificada, con ancho ibérico y tráfico exclusivo de viajeros.

El condicionante principal es la vía existente y la imposibilidad de su ripado o desplazamiento hacia el oeste, por el hecho de que los condicionantes de drenaje y las numerosas zonas inundables lo desaconsejan. Por esta razón, el trazado de la duplicación se realiza casi en su totalidad hacia el lado este, o lado mar, lo que exige separaciones adicionales al ancho de entavía considerado a medida se encuentran estructuras existentes como pilas de pasos superiores, o estructuras proyectadas necesarias para el correcto diseño ferroviario como viaductos, puentes u obras de drenaje transversal.

Las actuaciones proyectadas se circunscriben al tramo localizado entre los núcleos de población de Cullera y Gandía, atravesando los municipios valencianos de Cullera, Tavernes de la Valldigna, Xeraco, Xeresa y Gandía en la Comunidad Valenciana.

El punto de inicio se corresponde con la estación de Cullera, a la que llega una vía doble y de la que parte una vía única en la actualidad.

La duplicación, de aproximadamente 23 km, se realiza, en su mayor parte, al este de la vía actual. Destaca el tramo soterrado bajo el núcleo de población de Xeraco, dada la dificultad técnica para duplicar el actual tramo en falso túnel sin afectar edificaciones existentes, por lo que se plantean dos alternativas: alternativa A, la seleccionada, que consiste en conservar el actual tramo soterrado en vía única y la alternativa B, que define el paso por el núcleo de población de Xeraco mediante una variante, bordeando por el oeste dicha población.

Tras el trámite de información pública y consultas, esta Dirección General concluye que es necesaria la realización de estudios adicionales, lo que se traslada al promotor, que define el trazado sobre una nueva cartografía a escala 1:1.000, sin implicar grandes cambios, pero incorporando puntuales adaptaciones que no modifican el análisis y valoración ambiental recogida en el estudio de impacto ambiental, más allá de aportar mayor nivel de detalle para el análisis de la afección a la hidrología, el drenaje y las inundaciones.

El «Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria Valencia–Alicante (Tren de la Costa)» es sometido a información pública mediante anuncio en el BOE de 8 julio de 2016 y se encuentra a disposición del público en el siguiente enlace:

<https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudio-informativo-de-la-linea-ferroviaria-valencia-alicante-tren-de-la-costa/documentacion-del-estudio>.

El «Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria Valencia–Alicante (Tren de la Costa). Fase II. Tramo: Cullera-Gandía» es sometido al trámite de consultas el 21 de noviembre de 2019 y se encuentra a disposición del público en el siguiente enlace:

<https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite/cullera-gandia>.

### 2. Tramitación del procedimiento

Con fecha 8 de julio de 2016, se publica en el BOE, el anuncio por el que se somete a información pública y audiencia el «Estudio Informativo de la línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)». Simultáneamente, se consulta a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

Con fecha 3 de agosto de 2017, se recibe el expediente en esta Dirección General, incluyendo el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental (EslA), las consultas y el resultado de dichas consultas y de la información pública realizada.

El 14 de mayo de 2018, el promotor solicita la formulación de declaración de impacto ambiental únicamente para el tramo «Cullera–Gandía–Oliva–Denia».

El 20 de noviembre de 2018, el promotor solicita una tramitación independiente de los dos tramos, Cullera-Gandía y Gandía-Oliva-Denia, sin que las soluciones contempladas en las mismas varíen respecto de las planteadas en la solicitud original.

Durante el análisis técnico, el promotor aporta nueva documentación (análisis de riesgos, estudio de fauna y flora, prospección arqueológica, etc.) y se produce una importante reducción de la longitud del tramo a evaluar, pasando de los 180 km del estudio informativo inicial, sometido a información pública, a los 23 km del tramo Cullera-Gandía que son objeto del presente procedimiento.

Con fecha 19 de septiembre de 2019, esta Dirección General requiere al órgano sustantivo que someta la nueva información a consultas de las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas, en los términos del apartado 5 del artículo 40 de la Ley de evaluación ambiental. El 3 febrero de 2020, se recibe el resultado de las consultas.

El 8 de junio de 2020, tras analizar las respuestas a las consultas, se comprueba que ciertos aspectos no han sido suficientemente analizados, por lo que se solicitan estudios adicionales. Dado que el plazo de realización de dichos estudios excede del plazo de tres meses establecido en el artículo 40.3 de la Ley de evaluación ambiental, esta Dirección General suspende el plazo para resolver, en tanto que se aporte la información solicitada, de acuerdo con lo establecido en el artículo 22.a) de la Ley 39/2015.

Con fecha 20 de noviembre de 2023, tiene entrada la documentación requerida, la cual se remite el 19 de enero de 2024, a diversos organismos competentes, en virtud del apartado cinco del artículo 40 de la Ley de evaluación ambiental. Los informes emitidos son remitidos por esta Dirección General al promotor, con el fin de que pueda facilitar contestación expresa sobre los aspectos indicados, la cual tiene entrada el 20 de diciembre de 2024.

En el anexo se detallan todas las consultas realizadas y las contestaciones recibidas.

### 3. Análisis técnico del expediente

#### A. Análisis de alternativas.

La duplicación del tramo Cullera-Gandía se realiza, en su mayor parte, al este de la vía actual y destaca el tramo soterrado bajo el núcleo de población de Xeraco, en donde, dada la dificultad técnica para duplicar el actual tramo en falso túnel sin afectar a las edificaciones existentes, se ha procedido a desarrollar dos alternativas:

Alternativa A. Conserva el actual tramo soterrado en vía única, duplicándose la actual vía en dos tramos:

– Tramo Cullera–Xeraco: Parte de la actual estación de Cullera, duplicando la vía al este de la vía actual, finalizando la duplicación al norte del núcleo de población de Xeraco, antes de la llegada al tramo soterrado. La conexión con la vía actual en este tramo final se realizará a través de un escape definiendo un mango de seguridad.

– Tramo Xeraco–Gandía: Parte al sur del núcleo de población de Xeraco poco después de finalizar el tramo soterrado a través de un escape que conecta con la línea actual. La duplicación a la salida del túnel soterrado comienza por el lado oeste de la vía actual ya que en esta localización de partida se encuentra la actual estación de Xeraco, cuyo edificio se localiza en el lado este de las vías. Una vez sobrepasada la estación, que se quedará con una configuración de apeadero, para evitar afecciones a edificaciones del entorno (incluyendo una subestación eléctrica), la duplicación se realiza del lado este de las vías hasta el final del tramo poco antes de la llegada al núcleo de población de Gandía. Es preciso destacar que, debido a las obras de duplicación, se procederá a reordenar las actuales estaciones de Cullera y Tavernes de la Valldigna.

Alternativa B. Se define el paso por el núcleo de población de Xeraco mediante una variante bordeando por el oeste al citado núcleo de población. Dicha variante incluye una nueva estación ya que es preciso levantar la existente en la actualidad. El tramo de duplicación a realizar antes de la llegada a Xeraco y el tramo posterior se realizará en todo momento por el lado este de la vía actual. Es preciso destacar que, debido a las obras de duplicación, se procederá a reordenar las actuales estaciones de Cullera y Tavernes de la Vallidigna aparte de la ejecución de la nueva estación de Xeraco citada con anterioridad.

Alternativa	Ramal	Longitud (m)	Radio mínimo (m)	Pendiente máxima (%)	Acuerdo vertical mínimo (m)
A	Cullera-Xeraco.	17.115,915	410	14,0	5.000
	Gandía-Xeraco.	4.860,036	500	9,0	10.000
	Xeraco-Gandía.	1.034,634	5.000	0,0	
B	Tronco.	23.012,263	410	15,0	5.000

La alternativa 0 se descarta, ya que la duplicación del actual tramo en vía única entre Cullera y Gandía es una actuación necesaria no solo para el desarrollo del Tren de la Costa, sino también para la mejora del servicio de las cercanías de Valencia. Por otra parte, para dar un correcto servicio al núcleo de población de Gandía, es preciso duplicar el actual corredor ferroviario para aumentar la explotación ferroviaria del tramo, ya que la actual línea se encuentra saturada.

El análisis multicriterio incluido en el EsIA concluye que la alternativa A es la más favorable.

B. Tratamiento de los principales impactos del proyecto:

B.1 Geología, geomorfología y geodiversidad:

Las principales acciones del proyecto causantes de impactos son los movimientos de tierras, la ocupación directa del espacio y la explotación de canteras y vertederos.

La tabla adjunta se detalla el balance de tierras incluido en el EsIA:

	Volumen (m³)
<i>Excavación</i>	
Volumen de excavación tierra vegetal.	88.262,10
Volumen de excavación en desmonte.	560.986,60
<i>Relleno (volumen en destino)</i>	
Relleno con productos de la traza.	150.989,54
Relleno con productos de canteras, graveras o préstamos.	109.518,86
<i>Vertedero (esponjado)</i>	
Volumen no apto procedente de la traza.	460.962,69
<i>Material de canteras o graveras</i>	
Capa de forma.	125.780,10
Subbalasto.	55.729,10
Balasto.	60.870,50

Dado el volumen de material excavado y el necesario para el empleo en rellenos se deberá recurrir a canteras, préstamos y vertederos.

En el EsIA se ha realizado un estudio de posibles zonas de vertido coincidentes con las zonas de préstamo analizadas, con objeto de aprovechar y emplear los huecos y excavaciones generadas a lo largo de la ejecución de la obra como zonas de retirada del material sobrante, que deberán ser confirmadas y analizadas en detalle en el Proyecto de Construcción a redactar.

En la tabla adjunta se muestra la localización y capacidad aproximada de las zonas de préstamo/vertedero propuestas:

Préstamo/Vertedero	Localización	Área (m <sup>2</sup> )	Altura (m)	Volumen (m <sup>3</sup> )
PV-1	P.K. 3+200. Ramal Cullera-Xeraco. margen izquierdo.	89.100,00	3,50	311.850,00
PV-2	P.K. 6+300. Ramal Cullera-Xeraco. margen izquierdo.	64.800,00	3,50	226.800,00

No obstante, la opción recomendada en el EsIA es emplear canteras autorizadas con Planes de Restauración aprobados, tanto para la obtención de material, como para el posterior depósito del material excedente, como recoge el condicionado de la presente resolución.

La documentación recibida en noviembre de 2023 incluye el análisis de posibles afecciones al Lugar de Interés Geológico LIG PT047 «Albufera de Xeraco-Xeresa» siguiendo la «Guía metodológica para la integración del Patrimonio Geológico en la evaluación del impacto ambiental» editada por el Instituto Geológico y Minero de España y el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.» De este estudio se concluye que, teniendo en cuenta el área afectada por la duplicación y el tamaño del LIG PT047, las afecciones son mínimas y no significativas. El área de influencia del proyecto se sitúa en el extremo oeste del LIG, afectando principalmente a zonas de cultivo y mínimamente a las zonas más sensibles (marjales, turberas y dunas). El área final ocupada por la infraestructura será inferior al 1 % del área total del LIG (12 ha de un total de 1.329 ha). Se mantendrán los accesos existentes en la actualidad (3 pasos a nivel y 1 paso superior) y tampoco se verán alteradas sus condiciones de observación, ya que los principales miradores se encuentran alejados del trazado.

Las principales medidas incluidas en el EsIA para la protección y conservación de los suelos son: delimitación de los perímetros de ocupación y adecuada gestión de la tierra vegetal. Complementariamente, el condicionado de la presente resolución incluye otras medidas generales para la protección del suelo y la geomorfología.

## B.2 Medio hídrico:

La construcción de la infraestructura puede incidir sobre la hidrología por la intercepción de los cursos de agua o por la disminución de la calidad del agua y, sobre la hidrogeología, al variar el aporte y la calidad de las aguas.

Los principales cauces atravesados son el río Júcar, barranco del Infierno, río Vaca, barranco del Badell o río Xeraco, Barranco del Morts, barranco de Les Fonts, barranco del Cementeri, barranco Xeresa y barranco del Campaner.

A este respecto, los informes de la Confederación Hidrográfica del Júcar y de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Generalitat Valenciana concluyen la necesidad de realizar un estudio detallado de inundabilidad.

Para llevar a cabo este estudio el promotor ha realizado una nueva cartografía a escala 1:1.000 y ha desarrollado el trazado a esta misma escala. El anejo 2 de la documentación de noviembre de 2023 incluye el «Estudio hidrológico. Drenaje e inundaciones», que redefine el dimensionamiento de las estructuras y drenaje de las alternativas estudiadas, a escala 1:1.000, a partir de las cuales realiza una modelización hidrológica para valorar el efecto que la duplicación propuesta pudiera ejercer sobre el

régimen de avenidas y el represamiento o inundaciones que genera a ambos lados. Este estudio da cumplimiento a la normativa y a lo indicado por las administraciones hidráulicas con competencias en este tipo de estudios y ámbito.

Las conclusiones de dicho estudio son:

– Se proponen un total de 161 obras a prolongar, frente a las 25 propuestas en el estudio informativo inicial.

– Se diseñan 10 nuevas obras de drenaje, frente a las 5 propuestas en el estudio informativo inicial, y de dimensiones mayores. En esta tabla se indican las 10 nuevas obras de drenaje propuestas:

Obras de drenaje	Ramal	Tipología
OD 14+470	Cullera-Xeraco.	3 x Marco de 4x2 m
OD 14+760	Cullera-Xeraco.	1 x Marco de 4x2 m
OD 16+175	Cullera-Xeraco.	2 x Marco de 4x2 m
OD 16+275	Cullera-Xeraco.	2 x Marco de 4x2 m
OD 2+620	Xeraco-Gandía.	2 x Marco de 4x2 m
OD 3+180	Xeraco-Gandía.	2 x Marco de 4x2 m
OD 3+345	Xeraco-Gandía.	2 x Marco de 4x2 m
OD 3+620	Xeraco-Gandía.	5 x Marco de 4x2 m
OD 3+780	Xeraco-Gandía.	4 x Marco de 4x2 m
OD 3+870	Xeraco-Gandía.	3 x Marco de 4x2 m

– Se proponen un total de 9 viaductos frente a los 7 propuestos en el estudio informativo inicial, se detallan en la siguiente tabla:

P.K.	Ramal	Cruce	Longitud (m)
0+580	Cullera-Xeraco.	Río Júcar.	115.66
5+100	Cullera-Xeraco.	Acequia Allargats.	64.17
5+380	Cullera-Xeraco.	La Sequiassa.	46.47
5+800	Cullera-Xeraco.	L'Estany.	73.26
13+070	Cullera-Xeraco.	Río Vaca.	19.60
13+925	Cullera-Xeraco.	Barranco Badell.	34.01
16+820	Cullera-Xeraco.	Barranco Fonts.	29.47
0+730	Xeraco-Gandía.	Barranco Cementeri.	11.77
1+395	Xeraco-Gandía.	Barranco Xeresa.	10.48

La conclusión principal del estudio de drenaje e inundabilidad es que puede admitirse que la influencia del trazado de la duplicación sobre el riesgo de inundabilidad es nulo o muy bajo y se encuentra dentro de los márgenes marcados por la normativa vigente.

Las principales medidas propuestas por el promotor para la protección de la calidad de las aguas y del estado hidromorfológico de los cauces afectados son: barreras de retención de sedimentos, impermeabilización de zonas de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria, balsas de decantación, separadores de grasas, limpieza de hormigoneras en instalaciones adecuadas dentro de la obra y adecuada gestión y almacenamiento de residuos en obra.

Desde un punto de vista hidrogeológico, el trazado discurre a través de 3 masas de agua subterránea, caracterizadas fundamentalmente por materiales cuaternarios de origen detrítico continental, marino y mixto (arcillas, arenas, gravas, limos, etc.), cuya recarga principal es la precipitación. Esta litología detrítica constituye un acuífero multicapa compuesto por numerosos acuíferos colgados, donde el nivel freático se dispone cercano a la superficie dada la proximidad a la costa y la dirección de flujo subterráneo preferencial es hacia el este. Los valores de permeabilidad y porosidad varían entre litologías dependiendo del contenido en finos (arcillas y limos).

Como consecuencia de los informes recibidos, esta Dirección General solicita un estudio hidrogeológico con mayor detalle, que es aportado en noviembre de 2023 y que contiene las siguientes conclusiones:

– Las afecciones potenciales sobre el medio hidrogeológico solo se producirán por los desmontes que intercepten el nivel freático durante su ejecución y, en caso de producirse, se considera que los drenajes de caudal serán mínimos, no afectando ni a la cantidad del recurso, ni a su calidad. Este efecto será reversible una vez finalizadas las obras.

– Para contrarrestar los posibles efectos de las obras sobre este medio hidrogeológico, el promotor propone reponer cualquier punto de agua que pueda verse afectado durante la ejecución de los desmontes, trabajar en los desmontes con medidas que eviten la interacción terreno-agua para evitar filtraciones de esta al medio subterráneo, realizar actividades de riesgo (arreglo de maquinaria, vertidos directos, construcción de instalaciones auxiliares, etc.) lejos de terrenos vulnerables o próximos a zanjas abiertas o cerca de puntos de agua (pozos, cauces, manantiales, ríos, ramblas, etc.) e implementar redes de control para el monitoreo de las aguas subterráneas durante y después de las obras en la zona.

Estos estudios son sometidos a informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar, de la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana y de la Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana, en virtud del artículo 40.5 de la Ley de evaluación ambiental.

La Confederación Hidrográfica del Júcar, de acuerdo con los resultados de las simulaciones hidráulicas realizadas para los diferentes modelos, concluye que la futura línea ferroviaria no afecta de manera significativa a los terrenos colindantes y, en general, se da cumplimiento a la normativa aplicable. También, afirma que, respecto de las zonas fuera de la zona de policía, la Administración competente en ordenación del territorio debe pronunciarse sobre la viabilidad de la actuación y de su compatibilidad con el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, en la medida que los trabajos propuestos no interfieran el régimen de corrientes y cumplan lo establecido en los artículos 9, 9 bis, 9 ter, 9 quáter, 14 y 14 bis, 126, 126 bis y 126 ter entre otros, del RDPH.

La Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana, con relación a la hidrogeología, afirma que no se aprecian efectos significativos en la zona de influencia directa del trazado ferroviario, con la previsión de que se cumplan las medidas de mitigación de la afección con el nivel freático en los desmontes, así como el control de vertidos contaminantes. Respecto a la inundabilidad, informa que cualquier actuación ha de ser acorde con el PATRICOVA, contar con el previo y preceptivo informe del Organismo de cuenca, la Confederación Hidrográfica del Júcar, y con la aprobación del departamento de la Generalitat competente en materia de ordenación del territorio.

El informe de 28 de mayo de 2024 del Servicio de Gestión de Riesgos en el Territorio, de la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana recoge que el estudio de inundabilidad de octubre 2023 no cumple con los requerimientos mínimos para su aprobación, siendo necesario la emisión de un nuevo estudio, que cumpla con los condicionantes mencionados en dicho informe. En respuesta a lo anterior, el promotor se compromete expresamente a realizar un nuevo estudio de inundabilidad, durante la redacción del proyecto constructivo, que cumpla con los condicionantes mencionados por ese organismo. El condicionado de la presente

resolución recoge la necesidad de realizar este nuevo estudio y de obtener el informe favorable de ese organismo antes de la aprobación del proyecto de construcción.

### B.3 Calidad del aire y cambio climático:

Durante la fase de construcción, aumentarán las concentraciones de partículas en suspensión (mayoritariamente polvo) y contaminantes atmosféricos, debido al movimiento de tierras y a la circulación de la maquinaria.

El EsIA ha estimado la huella de carbono total tanto durante la construcción (directas de la obra e indirectas asociadas a la obtención de materiales), como anualmente durante la fase de explotación, obteniendo los valores que se detallan en la siguiente tabla:

Construcción (Ton. CO <sub>2</sub> e)	29.212
Explotación anual (Ton. CO <sub>2</sub> e)	2.715

Las principales medidas incluidas en el EsIA para la protección de la calidad del aire son: riegos en la zona de obras, camiones de transporte de material con toldos ajustables, correcta puesta a punto de todos los motores y se evitará realizar actividades extractivas los días de fuerte viento.

La Oficina Española del Cambio Climático del MITECO afirma que no realiza aportaciones, puesto que el documento sustantivo se ajusta a los criterios elaborados por los planes de transporte y cambio climático.

### B.4 Población:

Los principales impactos negativos sobre la población serán las molestias por la afección a la calidad del aire y el aumento de los niveles acústicos y vibratorios.

De acuerdo con el apéndice 4 «Estudio acústico y de vibraciones» del EsIA, para alcanzar los objetivos de calidad acústica durante la fase de explotación, será necesario disponer las pantallas acústicas que se detallan en la siguiente tabla:

N.º	Longitud	Superficie	P.K.	Ramal	Margen
1	60	120	0+000	Cullera-Xeraco.	Izquierdo.
2	60	180	2+000	Cullera-Xeraco.	Izquierdo.
3	60	180	5+700	Cullera-Xeraco.	Izquierdo.
4	60	180	6+900	Cullera-Xeraco.	Izquierdo.
5	60	120	7+000	Cullera-Xeraco.	Izquierdo.
6	60	120	8+100	Cullera-Xeraco.	Izquierdo.
7	60	120	11+300	Cullera-Xeraco.	Izquierdo.
8	120	360	17+000	Cullera-Xeraco.	Izquierdo.
9	60	120	0+400	Xeraco-Gandía.	Derecho.
10	60	120	0+900	Xeraco-Gandía.	Izquierdo.
11	120	240	1+500	Xeraco-Gandía.	Izquierdo.

Respecto a las vibraciones, el estudio concluye afirmando que los niveles de vibración no superaran los valores correspondientes a edificios de uso residencial, docente y comercial y que no será necesario aplicar medidas correctoras.

El EsIA recoge que la ejecución de la obra respetará, en su programación y realización, las restricciones horarias y estacionales, que definitivamente se establezcan en el proyecto de construcción.

El informe de 19 de diciembre de 2019 de la Dirección General de Salud Pública y Adicciones de la Generalitat Valenciana indica una serie de consideraciones generales en materia de sanidad ambiental: calidad de las aguas, captaciones de agua de consumo humano, calidad del aire, contaminación acústica, residuos, prevención y control de legionelosis, plantaciones con especies que no produzcan los pólenes más alergénicos, medidas para evitar pequeñas acumulaciones de agua que pudieran convertirse en focos de cría de mosquito tigre, «efecto islas de calor». En respuesta a dicho informe, el promotor se compromete a incluir dichas consideraciones en el proyecto de construcción.

El condicionado de la presente resolución incluye la realización en fase de proyecto de construcción de estudios acústicos y de vibraciones más detallados, para la fase de construcción y de explotación.

#### B.5 Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario (HIC):

La documentación de noviembre de 2023 incluye un estudio de detalle, que estima los efectos sobre los hábitats naturales que provocará la duplicación de la vía única existente y determina las medidas necesarias para minimizar dichos impactos.

A partir de trabajo de campo, se han cartografiado todos los hábitats naturales presentes en el ámbito del proyecto, indicando si se trata de hábitats de interés comunitario (HIC). Las superficies afectadas se detallan en la siguiente tabla:

Código UE/Hábitat	Superficie afectada (m <sup>2</sup> )
5330/Coscojar degradado.	220
6220*/Lastonar.	147
6420/Juncal.	4
6430/Herbazal higronitrófilo.	23
-/Carrizal-eneal.	1.198
-/Comunidad de carrizo.	2.520
-/Eneal.	175
-/Eneal con <i>Ludwigia repens</i> .	13
Total.	4.301

El estudio concluye afirmando que el ámbito de estudio se encuentra fuertemente antropizado, las láminas de agua (ullals) inventariadas se encuentran, en general, en mal estado de conservación, lo que evidencia la fuerte eutrofización, la ausencia de aguas claras, la proliferación de algas y la escasez de vegetación acuática, salvo varias especies exóticas invasoras (*Ludwigia* spp., *Azolla filiculoides*), que han colonizado de manera significativa estos ámbitos.

Los principales factores que están contribuyendo a la alteración de los ullals son: la contaminación del agua con residuos domésticos y agrícolas (plaguicidas y abonos que se emplean en los arrozales y cultivos de cítricos cercanos), las alteraciones y ocupaciones físicas, principalmente por cultivos agrícolas, y la alteración de los regímenes hídricos naturales (merma de los caudales subterráneos) debido a la irrigación de prácticamente toda la superficie cultivada.

De los hábitats naturales identificados y afectados directamente por el proyecto, el 91 % son hábitats ligados a las surgencias de agua subterránea o zonas con alto nivel freático (carrizales, eneales y carrizales-eneales), comunidades no incluidas en el catálogo de hábitats de interés comunitario derivado de la Directiva Hábitats

(Directiva 92/43/CEE). Estos hábitats edafohigrófilos no presentan un buen estado de conservación, debido a las múltiples presiones a los que están sometidos (desbroces, vertidos, ocupaciones, etc.). En líneas generales, no están bien estructurados y la escasa diversidad florística denota un alto grado de antropización.

Las escasas parcelas libres de aprovechamiento agrícola se corresponden a cultivos abandonados en los que, en las situaciones próximas a acequias de riego operativas, medran herbazales higronitrófilos, entre los que predominan especies exóticas invasoras. En estos herbazales neocolonizadores principalmente de apófitos, la naturalidad de esta vegetación es prácticamente nula, y su grado de interés botánico muy escaso.

Los cauces de los ríos atravesados por la infraestructura ferroviaria se encuentran desnaturalizados, canalizados y desconectados de la llanura de inundación, la cual se encuentra, en su mayoría, ocupada por cultivos de cítricos.

Las principales medidas para la vegetación propuestas por el promotor son:

- Prospección florística durante la redacción del proyecto constructivo, con el objeto de identificar posibles ejemplares arbóreos objeto de trasplante o que deban ser protegidos, localizar ejemplares de flora protegida y definir las superficies con presencia de especies exóticas invasoras.
- Restauración paisajística (taludes, entornos fluviales afectados por la construcción de pasos y/o drenajes, préstamos/vertederos, instalaciones auxiliares).
- Plan de prevención y extinción de incendios.
- Eliminación de especies exóticas invasoras y adecuada gestión de los restos de biomasa y tierra vegetal de las zonas con presencia de especies exóticas invasoras.
- Restauración de una superficie igual al doble de la superficie de hábitat natural afectado en el marjal de El Borróns, localizado en el límite meridional del marjal de La Safor, como medida compensatoria.

El informe de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, en relación con los HIC y la flora, destaca la necesidad de adoptar medidas para recuperar los hábitats afectados, riegos y reposición de marras, en caso necesario, y tareas de control, seguimiento y erradicación de especies exóticas invasoras dentro de las labores ordinarias de mantenimiento de la infraestructura, a lo largo de toda la fase de explotación. En respuesta a dicho informe, el promotor se compromete a ampliar las medidas compensatorias y a realizar estudios específicos de afección y seguimiento de HIC y flora, durante la redacción del proyecto constructivo.

El Servicio de Vida Silvestre y Red Natura 2000 de la Dirección General de Medio Natural y Animal de la Generalitat Valenciana realiza las siguientes consideraciones en relación con la vegetación:

- Consultado el Banco de Datos de Biodiversidad de la Comunitat Valenciana, destaca la presencia de nenúfar blanco (*Nymphaea alba*) y utricularia (*Utricularia australis*), ambas «En peligro de extinción». Las citas de estas especies son antiguas (2014 y 2019 respectivamente) y actualmente no se tiene constancia de su presencia en la zona.
- Necesidad de un Plan de Control de Especies Exóticas Invasoras.
- Elaboración de un Plan de Restauración de hábitats naturales de interés comunitario (HIC).

En respuesta a dicho informe, el promotor se compromete expresamente, durante redacción del proyecto de construcción, a:

- Establecer un manual de buenas prácticas para el control, contención y/o eliminación de las especies exóticas invasoras.
- Concretar y delimitar todas las zonas degradadas a restaurar, con el objetivo de mejorar los hábitats naturales.

– Incluir en el programa de vigilancia ambiental los correspondientes controles del seguimiento de la ejecución de estas medidas y de su eficacia.

Las medidas propuestas por el promotor, junto con las propuestas en los informes recibidos, se han tenido en cuenta para la definición de las condiciones incluidas en la presente resolución.

#### B.6 Fauna:

La documentación recibida el 20 de noviembre de 2023 incluye un estudio faunístico de detalle basado en la información obtenida durante la fase de gabinete y en trabajos específicos de campo con una duración de un ciclo anual completo entre los años 2022 y 2023. Las principales conclusiones del trabajo de campo son:

– Los humedales y zonas de ribera es donde mayor concentración de especies se ha podido observar, destacando la presencia de garza imperial, garcilla cangrejera o aguilucho lagunero.

– Los desplazamientos más comunes de avifauna se realizan paralelos a la costa, entre humedales o pequeños «ullals» y los grandes humedales en la zona más meridional del trazado, entre las localidades de Xeraco y Gandía, sin llegar a aproximarse ni a cruzar el trazado del ferrocarril.

– El humedal más importante de la zona en estudio y que conforma el principal refugio de avifauna es el Marjal de la Safor<sup>(1)</sup>, que se encuentra a una distancia superior a los 500 m de la zona de influencia del proyecto.

<sup>(1)</sup> Se refiere a la zona húmeda principal incluida en este espacio protegido, no a los límites del espacio protegido.

– Las observaciones de las tres especies citadas (aguilucho lagunero, garcilla cangrejera y garza imperial) realizadas fuera de los principales humedales, se corresponden en su mayoría con ejemplares en vuelo elevado desplazándose a los dormideros o zonas de alimentación más próximas a la costa (alejadas del trazado).

– Se deduce que la presencia de vías de circulación de importancia como la autovía A-38, AP-7 o la N-332, próximas al ferrocarril, así como de la sierra del Montdúber, aleja en sus movimientos de campeo a estas especies, con unas preferencias en cuanto a hábitat que las vinculan a terrenos llanos y humedales, siempre alejados de las zonas antrópicas más transitadas.

– La especie con una mayor categoría de protección, el aguilucho lagunero, fue observada principalmente en época de invernada. Las observaciones que se hicieron de la especie en época estival se concentraron en el entorno del Marjal de la Safor.

– El mayor riesgo de colisión recae sobre pequeñas paseriformes.

– La detección de especies de anfibios fue escasa, a pesar de haberse efectuado la búsqueda en fechas y días a priori idóneos para la observación de estas especies. Una explicación plausible a la falta de ejemplares y especies pertenecientes a este grupo es tanto el tratamiento intensivo de los cultivos, como la gran cantidad de especies exóticas invasoras y depredadoras, como pueden ser el black bass o perca americana (*Micropterus salmoides*) y el cangrejo rojo americano (*Procambarus clarkii*), ambas presentes en la práctica totalidad de los humedales de la zona de influencia del proyecto y en grandes concentraciones en ciertos sectores.

La valoración del promotor de los principales impactos sobre la fauna se resume en los siguientes puntos:

– La afección por molestias a la fauna durante las obras no se considera significativa dada la temporalidad y reversibilidad de estas molestias, la escasa anchura de la franja afectada y la posibilidad de realizar las actividades ruidosas fuera de las épocas más sensibles para la fauna. Según las observaciones de campo, el principal núcleo de

nidificación próximo es el Marjal de la Safor, y se encuentra suficientemente alejado, a más de 500 m de la zona de actuación.

– Los biotopos faunísticos de mayor valor (zonas húmedas, zonas de monte bajo y los arrozales), apenas se ven afectados, con superficies muy reducidas para todo el tramo, como se puede ver en la siguiente tabla:

Hábitat faunístico	Superficie afectada (ha)
Cultivos de cítricos.	9,41
Arrozales.	0,00
Monte bajo, zonas arbustivas.	0,01
Zonas húmedas y sotos fluviales.	0,29
Antrópico.	8,37

– Al tratarse de la duplicación de una vía existente, la afección por molestias a la fauna durante la fase de explotación será similar la existente en la actualidad.

– Efecto barrera. Como recoge la siguiente tabla, los corredores de fauna identificados están permeabilizados. En el caso de corredor entre la Sierra del Montdúber y el Marjal de la Safor, la ODT planteada enlaza con otra que pasa también bajo la A-38. Se trata del único punto de enlace entre los espacios Red Natura 2000 de la Sierra del Montdúber y del Marjal de la Safor.

Corredor	Obra que los permeabiliza	PK	Ramal	Características
Río Júcar en Cullera.	Viaducto.	0+580	Cullera-Xeraco.	120 m
Estany Grand.	Viaducto.	5+800	Cullera-Xeraco.	50 m
Río Vaca.	Viaducto.	13+070	Cullera-Xeraco.	20 m
Barranco del Badell.	Viaducto.	13+925	Cullera-Xeraco.	34 m
Barranco de Les Fonts.	Viaducto.	16+870	Cullera-Xeraco.	45 m
Conexión Montdúber-Marjal de la Safor.	ODT prolongada.	2+360	Xeraco-Gandía.	3 marcos de 3,00 x 1,50 m

– Riesgo de muerte de aves por colisión. Las zonas con mayor presencia de fauna y movimientos de la misma se concentran en el espacio Red Natura 2000 del Montdúber y en el Marjal de la Safor. El marjal dista lo suficiente como para que la actividad de la avifauna no encuentre interferencias notables con la línea del ferrocarril y en el caso del Montdúber, aun estando el trazado prácticamente a los pies de esta cordillera litoral y en los límites de dicho espacio protegido, la fauna no encuentra un entorno óptimo donde realizar su actividad, debido a la densa red de transporte y al elevado grado de antropización del medio inmediato a la plataforma. Para el caso de los corredores de fauna, implementando las medidas pertinentes y recomendables en los viaductos para conseguir que las aves eleven el vuelo por encima de la estructura, se consigue mitigar o incluso anular el posible riesgo de colisión.

– Riesgo de muerte de aves por electrocución. El promotor lo califica como no significativo, respecto a la situación actual, y minimizable mediante la adopción de las medidas propuestas.

– Riesgo de muerte por atropello. El ambiente eminentemente antrópico donde se enclava el proyecto, la inexistencia de corredores de fauna de importancia interceptados (más allá del río Júcar), y la instalación de cerramiento perimetral, hacen que el impacto disminuya considerablemente y por ello se pueda clasificar como compatible.

– Afecciones a quirópteros. El promotor considera que la duplicación de vía no supondrá apenas afección adicional a los hábitats identificados que pudiese perturbar a este grupo de mamíferos.

– La zona de actuación intercepta y se solapa con varios planes de conservación y recuperación de especies. Respecto al «Plan de recuperación del samaruc» y a las «Reservas de anguila» el proyecto no tiene repercusión sobre las principales amenazas identificadas (especies exóticas invasoras, contaminación aguas, presas, etc.) Sin embargo, el «Plan de recuperación del aguilucho lagunero» identifica como amenaza la mortalidad por colisión y electrocución en tendidos eléctricos.

– Efectos sobre la fauna protegida o sensible. El promotor concluye que la afección sobre la fauna y concretamente sobre la considerada como «sensible», es no significativa. La infraestructura actual aporta ya una situación de riesgo que, en todo caso, se minimizará con las medidas propuestas.

Las principales medidas para la protección de la fauna propuestas por el promotor se resumen en los siguientes puntos:

- Control de la superficie de ocupación.
- Con anterioridad al inicio de las obras, a lo largo de todo el trazado y zonas de ocupación se llevará a cabo una completa inspección de las zonas de mayor interés para la fauna, con el fin de detectar la posible presencia de especies protegidas.
  - Restricciones temporales y espaciales de las actividades de obra.
  - Instalación de tubos exentos contrapareados en viaductos situados en corredores de fauna para disminuir el riesgo de colisión.
  - Adaptación del cerramiento perimetral, incluyendo la instalación de chapas señalizadoras anticolidión.
  - Instalación de dispositivos de escape, en las inmediaciones de los corredores identificados.
  - Adaptación de viaductos (5) y obras de drenaje transversal (17) para el paso de fauna.
  - Instalación de rampas rugosas en las cunetas y adecuación de las paredes de sifones y arquetas con objeto de permitir el escape de los pequeños vertebrados que pudieran caer en ellas.
  - Para minimizar la afección a los quirópteros se garantizará la continuidad vegetal bajo los viaductos que atraviesen cauces con vegetación de ribera asociada y se mantendrán las copas de los árboles por debajo de la altura de la rasante de la plataforma, se eliminarán todas las posibles zonas de embalsamiento de agua que se puedan generar durante la fase de obra (para evitar la proliferación de insectos), se priorizará el uso de iluminación de bajo componente de luz ultravioleta.
  - Aunque no se considera necesaria la adopción de medidas anticolidión y antielectrocución específicas, para minimizar los riesgos para el diseño y la señalización en la catenaria se tendrá en cuenta una serie de medidas generales (aislamiento de los puentes de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos, distancia mínima entre conductos sin aislar y zona de posada de 0,7 m, distancia mínima entre conductores de 1,5 m, etc.).
  - Gestión de los márgenes en fase de explotación, que comprende la eliminación de vegetación de forma periódica y la creación de una banda desprovista de refugios para la fauna en el entorno inmediato de la plataforma.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO informa que los muestreos realizados son insuficientes para valorar el impacto sobre las especies presentes en la zona, por lo que solicita un estudio previo de avifauna y quirópteros más amplio, que analice los posibles grupos faunísticos presentes y las especies existentes a lo largo de todo su ciclo anual y que en función de los resultados, se propongan las medidas precisas. En respuesta, el promotor se compromete a ampliar

las medidas compensatorias y a realizar estudios específicos de afección y seguimiento de fauna, durante la redacción del proyecto constructivo.

El Servicio de Vida Silvestre y Red Natura 2000 de la Dirección General de Medio Natural y Animal de la Generalitat Valenciana informa que, consultado el Banco de Datos de Biodiversidad de la Comunidad Valenciana, hay potencial presencia de galápago europeo (*Emys orbicularis*) y samaruc (*Valencia hispánica*), especies de fauna incluidas en la categoría «En peligro de extinción», y destaca el posible efecto negativo por el potencial aterramiento de la zona húmeda debido a los movimientos de tierra.

Las medidas propuestas por el promotor y las propuestas en los informes recibidos se han tenido en cuenta para la definición de las condiciones incluidas en la presente resolución.

#### B.7 Espacios naturales protegidos:

La documentación aportada en noviembre de 2023 incluye un estudio de afecciones sobre los espacios de Red Natura 2000, realizado conforme a las «Recomendaciones sobre la información necesaria para incluir una evaluación adecuada de repercusiones de proyectos sobre Red Natura 2000 en los documentos de evaluación de impacto ambiental de la A.G.E de septiembre de 2018» publicadas por el MITECO.

Dentro del ámbito del estudio informativo, los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 que podrían verse afectados por el proyecto, al ubicarse algunas de sus actuaciones dentro del ámbito de la potencial afección directa o indirecta, son:

- ZEC ES5233030 «La Marjal de La Safor».
- LIC ES5232007 «Riu Xúquer».
- ZEC ES5233015 «Serres del Montdúver i Marxuquera».
- ZEPA ES0000451 «Montdúver-Marjal de La Safor».

Los principales impactos identificados por el promotor son: destrucción de hábitats por ocupación del suelo y eliminación de la cobertura vegetal (367 m<sup>2</sup> del HIC 5330, Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos), afección a la vegetación por emisión de polvo y gases contaminantes, reducción del espacio vital de la fauna por destrucción del hábitat (9.656,35 m<sup>2</sup> totales) y molestias a la fauna durante la ejecución de las obras por emisión de ruido, polvo, gases y otros contaminantes.

El estudio concluye afirmando que no se generará afección apreciable sobre ninguno de los objetivos de protección de la Red Natura en el ámbito del proyecto, teniendo en cuenta las medidas previstas para la protección de la vegetación y la fauna, ya descritas.

El EslA, además de los espacios Red Natura 2000, destaca la presencia de las siguientes.

Zonas Húmedas Catalogadas, y los correspondientes «perímetros de influencia o protección»: «Marjal y Estany de la Ribera Sur del Xuquer», «Desembocadura y frente litoral del Xuquer» y «Marjal de la Safor».

Por su parte, el estudio hidrogeológico de detalle, aportado en noviembre de 2023, concluye que no se esperan afecciones apreciables, ni directa ni indirectamente sobre las zonas húmedas protegidas y propone las siguientes medidas de mitigación: reposición de todos aquellos puntos de agua que sufran algún tipo de afección, diseño adecuado de los desmontes para evitar que drenen agua subterránea, recomendaciones para evitar la posible contaminación (control de vertidos accidentales, ubicación zonas de instalaciones, aguas residuales, mantenimiento maquinaria, etc.) y establecimiento de un programa de seguimiento hidrogeológico centrado en el control de los niveles freáticos y la calidad de las aguas subterráneas en el entorno de las actuaciones.

El informe del Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Medio Natural y Animal de la Generalitat Valenciana afirma que en el ámbito del proyecto se encuentran dos zonas húmedas catalogadas: «Marjal de la Safor» y

«Marjal y Estany de la Ribera Sur del Xúquer»; y destaca la presencia de varios «ullals» o surgencias (18) que podrían verse afectados por el proyecto.

Por su parte, el Servicio de Vida Silvestre y Red Natura 2000 de la Dirección General de Medio Natural y Animal de la Generalitat Valenciana indica que, dado que el nuevo trazado se realizará casi completamente hacia el lado este o lado mar, zona limítrofe de la Red Natura 2000, es necesario hacer compatible la mejora de la infraestructura ferroviaria con la contribución del proyecto a la mejora de esta zona húmeda. También, afirma que la duplicación de la vía podría afectar al «Ullal Fosco», catalogado como de máxima protección en la norma de gestión del espacio protegido «Marjal de la Safor» (zonificación A) de la norma de gestión, que es una de las surgencias de agua más importantes que alimenta este marjal. En respuesta, el promotor considera que la cuestión se estudia suficientemente en el apéndice 5 «Estudio de afección a hábitats de interés comunitario/naturales» del documento complementario de noviembre de 2023. No obstante, el condicionado de la presente resolución incluye la realización de un estudio de detalle del «Ullal Fosco» y la adopción de las medidas necesarias para evitar su afección.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO informa que el estudio de repercusiones Red Natura 2000 debe incluir, además de los 4 espacios considerados, la ZEC y ZEPA ES0000471 «L'Albufera» y la ZEC «Sierra de Corbera», al no poder descartarse el impacto a las especies que usan estos espacios. Esta Dirección General concluye que, dada la distancia a estos espacios y las características del proyecto, no son previsibles impactos mayores a los existentes, si bien se incluye una condición relativa a la necesidad de realizar un nuevo estudio de afección a Red Natura 2000, que incluya los espacios indicados, para garantizar que no se producen impactos significativos y, en su caso, establecer las medidas preventivas, correctoras y compensatorias oportunas.

#### B.8 Paisaje:

El apéndice 5 del EsIA incluye un «Estudio de Integración Paisajística», que identifica las siguientes unidades de paisaje presentes en el ámbito de estudio: litoral, agrícola, humedal y marisma y montañoso. Las unidades más afectadas son el paisaje agrícola (501.503 m<sup>2</sup>) y el paisaje de humedal y marisma (9.685 m<sup>2</sup>).

El trazado no afecta a ningún Paisaje Protegido ni a ningún Recurso Paisajístico, si bien pueden identificarse varios en las cercanías: «Montduver Benicadell», «Montaña alicantina» y «Humedales del litoral valenciano y sistemas agrarios próximos».

Para valorar el impacto sobre el paisaje, el EsIA relaciona la interceptación de las diferentes unidades paisajísticas identificadas, la amplitud de la cuenca visual generada por el tramo de la línea ferroviaria evaluado y las dimensiones de las alteraciones producidas (terraplenes, desmontes, estructuras, etc.), especialmente su verticalidad, con la calidad del paisaje previo afectado por ese tramo.

El promotor incluye medidas integración paisajística, tanto preventivas (clasificación del territorio, minimizar la ocupación, regeneración de suelos, etc.) como correctoras (restauración paisajística de taludes, entornos fluviales y préstamos/vertederos).

#### B.9 Patrimonio cultural y vías pecuarias:

El informe que recoge el resultado de la prospección arqueológica realizada por el promotor en mayo de 2019 concluye que no se observa un riesgo potencial de posibles incidencias severas del proyecto sobre elementos patrimoniales, aunque sí hay un posible riesgo de afección a entornos de interés arqueológico, y riesgo cierto, en el caso de algunos elementos etnológicos. No obstante, considera que, con la aplicación de las medidas cautelares básicas que se indican en la siguiente tabla, esa afección quedaría minimizada.

Núm.	Nombre	Afección prevista	Medida cautelar
		<i>Bien interés cultural</i>	
1B	EL CASTELL.	Ninguna.	No necesarias.
42B	EL MOLLÓ DE L'ESCUT.	Ninguna.	No necesarias.
96/102	CASTELL DE BAIRÉN.	Afección directa entorno BIC.	Seguimiento Intensivo.
		<i>Patrimonio industrial</i>	
1 a 8	AVA MOLINOS.	Afección Directa.	Seguimiento Intensivo.
65b	FERROCARRIL S. XIX.	Afección Directa.	Seguimiento Global.
		<i>Arqueología</i>	
6 a 9	YACIMIENTO RAFAL.	Afección Directa.	Seguimiento Intensivo.
25	YAC. EL MURTAR.	Indeterminado.	Seguimiento Intensivo.
47-48	RESTOS ROMANOS.	Ninguna.	No necesarias.
61/62	VÍA DIANUM(*).	Afección Directa.	Sondeos/Seguimiento Global.
62/64	MUNTANYETA RAFOL.	Poco probable.	Seguimiento Intensivo.
81	NHT XERACO.	Indeterminado.	Sondeos/Seguimiento Intensivo.
87	NECRÓPOLIS LA SERVANA.	Indeterminado.	Seguimiento Intensivo.
87b	LA SERVANA ROMANO.	Indeterminado.	Seguimiento Intensivo.
90	COVETA RACÓ BORRÁS.	Ninguna.	No necesarias.
91	C. RACÓ DE BORRÁS II.	Ninguna.	No necesarias.
93	SÉQUIA DE SANT JOAN.	Intersección.	Balizado/No afectar.
95	COVA G-70.	Ninguna.	No necesarias.
100	MARJAL PARCELA 62.	Ninguna.	No necesarias.
101	MOLDURA ROMANA.	Indeterminado.	Seguimiento Intensivo.
102	ALQUERÍA DEL DUC.	Ninguna.	No necesarias.
		<i>Etnología</i>	
8	ASSEGADOR RACONÁ.	Intersección.	No interrumpir/Paso alternativo.
11	ASSEGADOR MOTA.	Intersección.	No interrumpir/Paso alternativo.
11	SÉQUIA DEL REI.	Intersección.	No interrumpir.
13	SÉQUIA DE RABASSES.	Intersección.	No interrumpir.
14	VEREDA LES BARQUES.	Intersección.	No interrumpir/Paso alternativo.
18	SÉQUIA DE L'ACA.	Intersección.	No interrumpir.
21	SÉQUIA DELS ALLARGATS.	Intersección.	No interrumpir.
24	CANAL SÉQUIA L'ESTANY.	Intersección.	No interrumpir.
31	MOTOR DE SABATERO.	Indeterminada.	Balizado de seguridad.
32	CAMÍ DELS BORRONS.	Intersección.	No interrumpir/Paso alternativo.

Núm.	Nombre	Afección prevista	Medida cautelar
39	CANAL DELS GATS.	Intersección.	No interrumpir.
45	SÉQUIA DE RIPOLL.	Intersección.	No interrumpir.
47	SIST. TRAD. DE RIEGO.	Intersección.	No interrumpir.
49	MOTOR DE LOS CONDES.	Afección Directa.	Registro.
51	COLADA DEL PORTIXOL.	Intersección.	No interrumpir/Paso alternativo.
52	CAMÍ DE VORA MARJAL.	Intersección.	No interrumpir/Paso alternativo.
54	CAMÍ DEL GOLFO.	Intersección.	No interrumpir/Paso alternativo.
54	SÉQUIA D'ÉN MIG.	Intersección.	No interrumpir.
56	MOTOR SQ. BOVA.	Indeterminado.	Balizado de seguridad/ Registro.
85	ACEQUIA DE CANTERÍA.	Afección Directa.	Balizado de seguridad/ Registro.
88	HORT DEL MANDARÍ.	Ninguna.	Balizado de seguridad.
89	HORT DELS ROSELLS.	Ninguna.	No necesarias.
99	MOTOR DE MARJALETES.	Indeterminado.	Balizado de seguridad/ Registro.

La Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana, con fecha 27 de enero de 2020, a la vista de la Memoria de la prospección arqueológica realizada, informa que las medidas correctoras propuestas para minimizar la afección al patrimonio arqueológico, industrial y etnológico son correctas, no obstante, indica una serie de medidas con relación al patrimonio arqueológico, que se incluyen en el condicionado de la presente resolución.

El EsIA localiza 5 vías pecuarias que se verán afectadas: Colada Azagador de la Racona, Colada-Azagador de la Mota de Favara a Cullera, Vereda de Les Barques, Colada del Portichol a la Venta del Cobet o de la Calzada y Vereda de Viñader.

#### B.10 Efectos sinérgicos y acumulativos:

La documentación adicional remitida por el promotor el 20 de noviembre de 2023 ha incluido un capítulo específico en el que se estudian los posibles efectos sinérgicos y acumulativos de otras actuaciones previstas en el entorno del proyecto.

Las principales infraestructuras lineales en el ámbito del proyecto son:

- AP-7, a 1.370 m de distancia mínima hacia el oeste.
- A-38/N-332, a 1.257 m de distancia mínima hacia el oeste.
- CV-605, a menos de 100 m hacia el este.
- CV-603, (conexión entre la A-38 y la CV-605), que cruza por encima la línea ferroviaria a duplicar.

Los principales efectos sinérgicos con otras infraestructuras lineales de transporte son aquellos derivados del efecto barrera, principalmente para la fauna, y las emisiones a la atmósfera, principalmente emisiones acústicas.

Respecto al efecto barrera, el promotor afirma que existen elementos permeables en los cruces de las 2 infraestructuras existentes con vallado (AP-7 y N-332/A-38) con los principales corredores faunísticos, se detallan a continuación:

Corredor	Obra que los permeabiliza	Vía donde se ubica
Río Júcar en Cullera.	Viaducto.	A-38 (N-332)
Estany Grand.	Viaducto.	A-38 (N-332)
Río Vaca.	Canalización/conducción.	AP-7
Barranco del Badell.	Viaducto.	AP-7
Barranco de Les Fonts.	Canalización/conducción.	AP-7
Conexión Montdúber-Marjal de la Safor.	Paso inferior/drenaje.	A-38 (N-332)

La intensa alteración del medio (red de acequias, parcelación cultivos, vallados de cultivos...) genera una alta desconexión faunística entre la franja costera (completamente urbanizada) y el interior, donde a medio camino encontramos el trazado del ferrocarril, diversas carreteras (A-38, AP-7, N-332), viales menores que unen poblaciones, parcelas de cultivo con vallados perimetrales, etc.), así como diversas poblaciones, polígonos industriales y numerosos terrenos particulares con edificaciones o cerramientos perimetrales que impiden el tránsito de fauna, por lo que puede concluirse que el cerramiento contemplado en la duplicación de la línea ferroviaria no empeorará la situación actual, en cuanto a conectividad faunística derivada del efecto sinérgico por las infraestructuras viarias, red de canales y acequias y cerramientos parcelarios existentes. La duplicación contempla la continuidad de todos los elementos de la línea existente, incluso mejorándolos mediante la propuesta de adecuación de pasos de fauna. Por ello, considera que este efecto sinérgico sobre la conectividad faunística no será significativo.

Respecto al ruido, dada la lejanía de las principales infraestructuras viarias respecto a la línea ferroviaria objeto del estudio informativo, de más de 1 km, considera que no va a haber un efecto sinérgico significativo entre estas infraestructuras. El mayor foco emisor serán las carreteras existentes en la zona de entrada a Cullera, por donde el ferrocarril discurre en paralelo a la N-332.

#### C. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto:

El apéndice 17 del EslA analiza los efectos previsibles sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes.

En este estudio se identifican los principales riesgos (sísmico, inundación, incendios, geológicos y meteorológicos) el nivel de riesgo inicial, la medida de mitigación prevista en cada caso y el nivel de riesgo residual.

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño de este, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

#### D. Programa de vigilancia ambiental.

El EsIA contiene los criterios y contenidos mínimos del programa de vigilancia ambiental (PVA), cuyo objeto es garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras previstas, así como prevenir y corregir sus posibles disfunciones y la aparición de impactos ambientales no previstos. A escala de proyecto constructivo, el PVA detallará la metodología de los controles a realizar, conforme a las condiciones de ejecución de las medidas preventivas y correctoras que figuren en los pliegos de prescripciones técnicas.

El EsIA recoge los principales aspectos e indicadores de seguimiento, tanto en fase de obra como de explotación.

Aspectos e indicadores de seguimiento en fase de obra:

- Jalonamiento de la zona de ocupación del trazado, de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso.
- Protección atmosférica (polvo, emisiones atmosféricas).
- Conservación de suelos (tierra vegetal).
- Protección de los sistemas fluviales y de la calidad de las aguas (vertidos, análisis, balsas de decantación, localización instalaciones, tratamiento y gestión de residuos).
- Protección y restauración de la vegetación (protectores, plantaciones y siembras).
- Protección de la fauna (adecuación pasos, cerramiento, dispositivos escape, medidas anticolidión y antielectrocución, cronograma).
- Protección de las condiciones de sosiego público (ruido y vibraciones).
- Protección del patrimonio histórico-arqueológico.
- Mantenimiento de la permeabilidad territorial y de la continuidad de los servicios existentes.

Aspectos e indicadores de seguimiento en fase de explotación:

- Protección de las condiciones de sosiego público.
- Seguimiento de la revegetación y de la restauración paisajística.
- Seguimiento de la fauna (permeabilidad, atropellos).

Posteriormente, en la documentación de 20 de noviembre de 2023, el promotor completa los controles del PVA:

- Protección de la hidrogeología (niveles freáticos y calidad de las aguas).
- Protección de la Red Natura 2000 (prospección faunística, restricción desbroces, cronograma).
- Protección de los hábitats de interés comunitario y naturales (tierra vegetal, control superficie, jalonamiento, polvo, especies exóticas invasoras, Plan de prevención y extinción de incendios, restauración ecológica).
- Protección de la fauna y especies protegidas (prospección faunística, instalación de chapas anticolidión en el cerramiento).
- Protección de LIG (jalonamiento, conservación de accesos, barreras de sedimentos, gestión de residuos).

En virtud del análisis técnico realizado, el PVA previsto en el EsIA deberá completarse con los aspectos adicionales que se recogen en el apartado de condiciones de la presente declaración.

#### Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el grupo 6 apartado b) del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental,

con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1.b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del «Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria Valencia–Alicante (Tren de la Costa). Fase II. Tramo: Cullera-Gandía» en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

Condiciones al proyecto:

i) Condiciones generales.

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

2. Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales».

3. Los residuos generados, tanto en fase de obras como de explotación, serán gestionados según las disposiciones establecidas en la normativa vigente. La gestión de los residuos se irá realizando según se vayan generando, minimizando de esta forma su acumulación en las instalaciones.

4. A la vista de la evaluación ambiental practicada, el proyecto deberá desarrollar la «Alternativa A» del estudio informativo, mediante los correspondientes proyectos constructivos, que deberán respetar las condiciones establecidas en la presente declaración.

5. En caso de que alguno de los proyectos constructivos introduzca modificaciones sustanciales respecto al trazado que se apruebe definitivamente en el estudio informativo, deberá someterse al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental en los términos del artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

6. El titular de la línea elaborará un Plan de Autoprotección, previo al inicio de la actividad, que se integrará en los correspondientes Planes de Emergencia (autonómico y municipal) de Protección Civil. El plan debe abordar la identificación y evaluación de los riesgos, las acciones y medidas necesarias para la prevención y control de los riesgos, así como las medidas de protección y otras actuaciones a adoptar en caso de

emergencia. Se deben abordar los riesgos propios de la actividad y los riesgos externos que pudieran afectarle. Complementariamente también se deberá elaborar el Plan de Contingencias tal como se recoge en la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

ii) Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas y aquellas medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y en las respuestas del promotor que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

#### Geomorfología y suelo:

7. En la retirada y acopio de la capa fértil del suelo, se procurará no mezclar los diferentes horizontes, especialmente los más profundos con los más superficiales, efectuando la retirada en condiciones meteorológicas adecuadas y evitando la contaminación de la capa fértil, tanto por líquidos como por materias sólidas. Se evitará el acopio de la tierra fértil en zonas con pendiente cercanas a cursos de agua, con el objetivo de limitar la erosión y el arrastre del suelo a los cursos fluviales.

8. Para la obtención de materiales necesarios para la obra, el anteproyecto prioriza el empleo de explotaciones activas y con planes de restauración aprobados frente a la apertura de nuevas zonas de préstamo. De igual forma, los excedentes de excavación serán ubicados en alguna de las explotaciones mineras cuyos Planes de Restauración del Espacio Afectado permitan su restauración con tierras de procedencia externa. No obstante, si finalmente se utilizan nuevas zonas de préstamo y/o vertido se deberá contar con la autorización del órgano competente de la Generalitat Valenciana.

9. Se establecerán áreas específicas, debidamente impermeabilizadas y acondicionadas para las actividades que puedan causar mayor riesgo de vertidos de residuos líquidos peligrosos, como puede ser el cambio de aceite de la maquinaria y vehículos empleados. En caso de derrame accidental de aceites, lubricantes o hidrocarburos, se actuará inmediatamente delimitando la zona de suelo afectada, construyendo una barrera de contención para evitar la dispersión del vertido y retirando las tierras contaminadas para su tratamiento como residuo peligroso. Los suelos afectados por cualquier tipo de incidente serán objeto de limpieza y posterior restauración.

10. Todas las áreas ocupadas por elementos auxiliares con carácter temporal serán restauradas a sus condiciones preoperacionales una vez finalizadas las obras.

#### Agua:

11. Antes de la aprobación de los proyectos de construcción, se elaborará un nuevo estudio de inundabilidad de detalle, que deberá contar con la conformidad de la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana. Para la elaboración de este estudio, se tendrán en cuenta:

- Las indicaciones de los informes de ese organismo.
- Las infraestructuras ya existentes y las aportaciones generadas por la duplicación proyectada de forma que no se generen nuevos flujos ni se incremente el riesgo de inundación.
- La normativa PATRICOVA (en especial, los artículos 9 y 21).
- La mayor frecuencia de eventos meteorológicos adversos como consecuencia del cambio climático ya que podrían afectar a la infraestructura y causar daños a la población.

12. Con anterioridad al inicio de los trabajos, toda actuación que afecte al dominio público hidráulico (DPH) o a sus zonas de servidumbre o policía, así como el posible vertido de aguas residuales y captaciones de agua, deberán contar con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar. En ningún caso se autorizarán dentro del DPH la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal y se respetarán las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos. Todo ello de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

13. En el caso de afectar a vaguadas o líneas de escorrentía fuera de la zona de policía, será la Administración competente en ordenación del territorio quien se pronuncie sobre la viabilidad de la actuación (Comunidad Autónoma o Entidad Local).

14. Todas las estructuras de drenaje transversal que se incluyan en los proyectos constructivos deberán garantizar las características de los cauces aguas abajo del cruce.

15. Se debe asegurar que no se produce efecto presa por parte de la infraestructura, ni se concentran varios cauces en una sola obra de drenaje. A tal efecto, el dimensionamiento de estas estructuras deberá cumplir con las exigencias del organismo de cuenca y de la normativa PATRICOVA, recabando informe favorable de los competentes en materia de aguas, planificación territorial y gestión de riesgos.

#### Cambio climático:

16. Con anterioridad a la puesta en marcha del proyecto, se debe asegurar la resiliencia de la infraestructura frente al cambio climático adoptando las medidas de adaptación necesarias tras la realización del oportuno análisis de riesgos. Para su realización se tendrá en cuenta la Norma de ADIF General «Metodología para el análisis de la vulnerabilidad, riesgo y adaptación de los efectos del cambio climático» y también puede ser de utilidad la «Guía para la evaluación de riesgos asociados al Cambio Climático. MITECO, 2023» y las «Orientaciones técnicas sobre la defensa contra el cambio climático de las infraestructuras para el período 2021-2027» de la Comisión Europea.

#### Población y Salud:

17. Se minimizarán las emisiones de polvo y gases contaminantes en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (cubrición de los camiones de transporte, riego de superficies, zonas de lavado de ruedas, selección adecuada de la ubicación para las zonas de acopio, revegetación temprana, cumplimiento de condiciones técnicas de los vehículos y maquinaria pesada, etc.).

18. Se asegurará la minimización de emisiones acústicas en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (limitación de velocidad de circulación de vehículos, correcto mantenimiento de maquinaria, priorización de maquinaria con silenciadores homologados, protección con gomas de partes de la maquinaria más propensas a recibir golpes, etc.).

19. Los proyectos constructivos incluirán un estudio acústico de detalle que modelice las emisiones de ruido en fase de obra una vez se conozca la ubicación definitiva de las áreas auxiliares. En cualquier caso, en el entorno de áreas habitadas se instalarán pantallas acústicas móviles, que se irán trasladando a medida que avance la obra.

20. Los proyectos constructivos incluirán estudios acústicos de mayor detalle para la fase de explotación, que verifiquen los resultados obtenidos en el estudio de ruido del EsIA y garanticen el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y la no superación de los límites legales.

21. Durante la redacción de los proyectos constructivos, se elaborará un estudio detallado de los efectos potenciales de las vibraciones generadas en fase de obra. En

función de los resultados de este estudio, los correspondientes proyectos constructivos incorporarán medidas preventivas y correctoras detalladas, que incluirán, al menos, las propuestas por el promotor.

22. Los proyectos constructivos incluirán estudios de vibraciones de mayor detalle para la fase de explotación, que verifiquen los resultados obtenidos en el estudio de vibraciones del EsIA y garanticen el cumplimiento de los valores límite legalmente preceptuados, integrando el diseño y ajuste final de las medidas de correctoras necesarias.

23. Al finalizar los trabajos, se repondrán todos los servicios afectados por el proyecto.

Flora, vegetación, y Hábitats de Interés Comunitario (HIC):

24. Durante la redacción del proyecto constructivo, en la superficie de ocupación del trazado y de las zonas auxiliares, se realizará una prospección del terreno con objeto de identificar posibles ejemplares arbóreos objeto de trasplante o que deban ser protegidos, se localizarán ejemplares de flora protegida y se definirán las superficies con presencia de especies exóticas invasoras. Se prestará especial atención a la posible presencia de nenúfar blanco (*Nymphaea alba*) y utricularia (*Utricularia australis*), ambas «En peligro de extinción». Se comunicarán los resultados al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valencia.

25. Los proyectos de construcción incluirán un Plan de Restauración Vegetal e Integración Paisajística, a escala y detalle apropiados, que comprenderá todas las actuaciones de restauración y compensación integradas por el promotor en el proyecto, incluidas las indicadas en esta resolución, concretando y cuantificando las superficies de trabajo, métodos de preparación del suelo, especies vegetales a utilizar, métodos de siembra o plantación y resto de prescripciones técnicas, así como el presupuesto y cronograma de todas las actuaciones. Deberá asegurarse la viabilidad y supervivencia de todas las plantaciones y restauraciones, contemplando la reposición de mallas y riegos de mantenimiento si fuera preciso.

26. Se elaborará un plan de restauración de hábitats naturales de interés comunitario en los lugares degradados presentes en un buffer de 200 m alrededor del trazado, en la cuenca hidrológica de la zona húmeda (riu Xúquer, Estany Gran, Séquia de la Ratlla, riu Vaca, barranco del Badell, barranco de les Fonts, ...). Este plan consistirá en la erradicación de especies exóticas invasoras y la realización de plantaciones en una superficie, al menos igual a la superficie de hábitat natural afectada durante las obras. Se requerirá el asesoramiento del Centro Acuícola de El Palmar (Valencia), para la selección de especies y las técnicas de revegetación a utilizar.

27. Se elaborará y desarrollará un protocolo de erradicación y control de especies exóticas invasoras que integre actuaciones de eliminación específicas, su repaso durante al menos tres años y el seguimiento de las zonas afectadas por las obras. En las acciones de eliminación de las comunidades de caña común (*Arundo donax*), se deberá seguir el protocolo de actuación de eliminación editado por la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio de la Generalitat Valenciana «Pliego de Prescripciones Técnicas para un proyecto de eliminación de cañaverales mediante la instalación de coberturas opacas y restauración de la vegetación de ribera» u otro de similar eficacia.

28. El proyecto de construcción definirá e incorporará un plan de prevención y extinción de incendios.

Fauna:

29. Previo al inicio de las obras se realizará una prospección faunística con el fin de disponer de una información actualizada sobre la distribución de especies prioritarias en el ámbito del proyecto. Se prestará especial atención en las localizaciones de mayor relevancia para la fauna en la zona de estudio: cauces (entorno de los ríos Júcar, Vaca,

Estany Grand y acequias y canales) y humedales (Marjal dels Borrons, Marjal de la Safor, Marjal de Xeraco, Ullal de l'Estany, Ullal Fosc y los arrozales) y a las especies potencialmente presentes «en peligro de extinción: galápago europeo (*Emys orbicularis*) y samaruc (*Valencia hispánica*). Se comunicarán los resultados al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valencia.

30. Previo al inicio de los trabajos, se establecerá un calendario de obras, en el que se definirán las limitaciones temporales y espaciales en función de la presencia de especies faunísticas de interés, el cual podrá ser objeto de modificación por parte del órgano competente en biodiversidad de la Generalitat Valenciana. En cualquier caso, se evitarán los desbroces, movimientos de tierras y actividades más ruidosas en el periodo de cría de la fauna.

31. Con el objeto de minimizar la afección al samaruc y otras especies piscícolas, en el entorno de las zonas húmedas se tomarán todas las medidas necesarias durante los movimientos de tierra para evitar su aterramiento.

32. Para evitar el atropello y conservar la conectividad ecológica de la infraestructura durante la fase de explotación, se seguirá el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento n.º1 (2015)». Se adaptarán los viaductos y obras de drenaje transversal para facilitar el paso de la fauna. Se adaptarán las estructuras del drenaje longitudinal, cunetas, arquetas y sifones para facilitar la salida de animales que hayan podido caer. Se realizará un vallado continuo de tipo cinagético que incluya chapas señalizadoras anticolidión y se instalarán estructuras de escape en las zonas próximas a vaguadas y a pasos de fauna.

33. Para disminuir el riesgo de colisión de la avifauna se instalarán tubos exentos contrapareados en los 5 viaductos situados en corredores de fauna.

#### Espacios protegidos:

34. Durante la redacción de los proyectos constructivos se elaborará un nuevo estudio de afecciones sobre los espacios de Red Natura 2000, conforme a las «Recomendaciones sobre la información necesaria para incluir una evaluación adecuada de repercusiones de proyectos sobre Red Natura 2000 en los documentos de evaluación de impacto ambiental de la A.G.E de septiembre de 2018» que considere, además de los espacios Red Natura 2000 ya contemplados en el EsIA, «L'Albufera» y «Sierra de Corbera», estableciéndose, en su caso, las medidas preventivas, correctoras y compensatorias necesarias.

35. Durante la redacción de los proyectos constructivos se elaborará un estudio de detalle, ampliando los estudios ya realizados, sobre la posible afección al «Ullal Fosc» y al resto de ullals identificados en el informe de la Dirección General de Medio Natural y Animal de la Generalitat Valenciana, estableciendo las medidas necesarias para garantizar que no se produce afección a estos espacios. Este estudio será remitido a la Dirección General de Medio Natural y Animal de la Generalitat Valenciana para su informe.

#### Patrimonio cultural:

36. Atendiendo a la solicitud de la Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana, además de las medidas incluidas en el informe de prospección de mayo de 2019, se incluirán las siguientes:

a. Seguimiento arqueológico intensivo, seguimiento global y protección de la «Séquia de Sant Joan» y sondeos arqueológicos.

b. Se deberá prever como medida compensatoria la obligación de publicar los resultados. El alcance de dicho trabajo dependerá de la extensión e importancia de los restos documentados.

37. En relación a las vías pecuarias afectadas, deberá garantizarse su reposición de acuerdo con la normativa vigente (Ley 3/2014, de 11 de julio, de la Generalitat Valenciana, de Vías Pecuarias e Instrucción de la Dirección General de Medio Natural de 13 de enero de 2012).

iii) Condiciones al Programa de vigilancia ambiental.

En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el estudio de impacto ambiental debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución. El objetivo del citado plan en sus distintas fases es garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas, a través de un seguimiento de la eficacia de dichas medidas y sus criterios de aplicación, que se consagrará en los correspondientes informes de vigilancia.

38. El PVA deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente declaración de impacto ambiental, en lo que se refiere a factores ambientales, impactos, medidas preventivas, correctoras y compensatorias, indicadores y umbrales de seguimiento que no hayan sido considerados en su versión preliminar. Se ajustará el nivel de detalle en las sucesivas fases del proyecto.

39. El PVA incluirá el control de la eficacia de las medidas de protección acústica y frente a vibraciones finalmente adoptadas, tras los estudios de ruido y vibraciones que se realicen en fase de proyecto de construcción, mediante mediciones in situ.

40. Seguimiento hidrológico de los ullals, dando continuidad al estudio realizado en fase de proyecto de construcción, tanto en fase de construcción como durante los tres primeros años de explotación.

41. El PVA incluirá el seguimiento y documentación de las prospecciones de flora y fauna previas a la ejecución de la obra.

42. Seguimiento de las labores de eliminación de especies exóticas invasoras durante los tres primeros años en fase de explotación.

43. Seguimiento de avifauna y quirópteros, dando continuidad al estudio realizado en la redacción del proyecto constructivo, tanto en fase de construcción como durante los tres primeros años de explotación.

44. El PVA deberá incorporar el seguimiento de la mortalidad de fauna en fase de explotación por colisión y/o electrocución con la catenaria durante los tres primeros años de explotación.

45. Se mantendrán a lo largo de la vida útil de la infraestructura y se integrarán en los contratos de conservación de la infraestructura los siguientes aspectos:

- Inspección y mantenimiento adecuado de las pantallas acústicas, postes exentos y todos los demás elementos auxiliares o complementarios a la infraestructura.
- Mantenimiento del buen estado y la funcionalidad de las infraestructuras de paso para fauna, así como de arquetas, cunetas, bordillos y cerramientos.
- Seguimiento, control y erradicación de especies exóticas invasoras.
- Retirada de los residuos de cualquier tipo durante la explotación y mantenimiento de la infraestructura.

A raíz de los resultados obtenidos en el seguimiento podrá exigirse la adopción de medidas adicionales.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 17 de enero de 2025.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

### ANEXO

**Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones (julio 2016)**

Consultados*	Contestaciones
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural. Subdirección General de Medio Natural.	No
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Oficina Española de Cambio Climático.	Sí
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Confederación Hidrográfica del Júcar.	Sí
Delegación del Gobierno en Valencia.	Sí
Ministerio de Defensa.	Sí
Consejo Asesor de Fomento.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Valencia.	No
Subdelegación del Gobierno en Alicante.	Sí
Generalitat Valenciana. Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.	Sí (1)
Generalitat Valenciana. Consejería de Educación, Investigación, Cultura y Deporte.	Sí
Generalitat Valenciana. Consejería de Sanidad Universal y Sanidad Pública.	Sí
Generalitat Valenciana. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural.	Sí
Diputación Provincial de Valencia.	Sí
Diputación Provincial de Alicante.	Sí
Dirección General de Adif Alta Velocidad (Adif).	No
Dirección General de Explotación y Construcción Adif Convencional (Adif).	No
Ayuntamiento de Ador.	No
Ayuntamiento de Adsudía.	No
Ayuntamiento de Agost.	Sí
Ayuntamiento de Aigües.	No
Ayuntamiento de Albal.	No
Ayuntamiento de Albalat de La Rivera.	No
Ayuntamiento de Alcalá.	No
Ayuntamiento de Alfafar.	No
Ayuntamiento de L' Alfàs del Pi.	Sí

Consultados*	Contestaciones
Ayuntamiento de Alfauir.	No
Ayuntamiento de Alicante.	Sí
Ayuntamiento de Almoines.	No
Ayuntamiento de Almussafes.	No
Ayuntamiento de Alquería de La Comtessa.	No
Ayuntamiento de Altea.	Sí
Ayuntamiento de Bellreguard.	Sí
Ayuntamiento de Benetússer.	No
Ayuntamiento de Beniarbeig.	Sí
Ayuntamiento de Beniarjó.	No
Ayuntamiento de Benidoleig.	No
Ayuntamiento de Benidorm.	Sí
Ayuntamiento de Beniflá.	No
Ayuntamiento de Benigembla.	No
Ayuntamiento de Benimantell.	No
Ayuntamiento de Benimeli.	No
Ayuntamiento de Beniparrell.	No
Ayuntamiento de Benirredrà.	No
Ayuntamiento de Benissa.	Sí
Ayuntamiento de Benitachell.	No
Ayuntamiento de Bolulla.	No
Ayuntamiento de Busot.	No
Ayuntamiento de Callosa D' en Sarrià.	No
Ayuntamiento de Calpe.	Sí
Ayuntamiento de El Campello.	Sí
Ayuntamiento de Catarroja.	No
Ayuntamiento de Cullera.	Sí
Ayuntamiento de Daimús.	Sí
Ayuntamiento de Dénia.	Sí
Ayuntamiento de Finestrat.	Sí
Ayuntamiento de La Font D' en Carròs.	No
Ayuntamiento de Gandía.	Sí
Ayuntamiento de Gata de Gorgos.	Sí
Ayuntamiento de Guardamar de La Safor.	No
Ayuntamiento de Jalón/Xaló.	No
Ayuntamiento de Jávea/Xávea.	Sí
Ayuntamiento de Llíber.	No
Ayuntamiento de Massanassa.	No

Consultados*	Contestaciones
Ayuntamiento de Miramar.	No
Ayuntamiento de Monforte de Cid.	Sí
Ayuntamiento de Murla.	No
Ayuntamiento de Mutxamel.	Sí
Ayuntamiento de La Nuncia.	No
Ayuntamiento de Oliva.	Sí
Ayuntamiento de Ondara.	Sí
Ayuntamiento de Orba.	No
Ayuntamiento de Orxeta.	No
Ayuntamiento de Palma de Gandía.	No
Ayuntamiento de Palmera.	No
Ayuntamiento de Parcent.	No
Ayuntamiento de Pedreguer.	Sí
Ayuntamiento de Pego.	Sí
Ayuntamiento de Picassent.	No
Ayuntamiento de Piles.	No
Ayuntamiento de Els Poblets.	Sí
Ayuntamiento de Polop.	No
Ayuntamiento de Potries.	No
Ayuntamiento de Rafelcofer.	No
Ayuntamiento de El Ráfol D' Almunia.	No
Ayuntamiento de Real de Gandía.	No
Ayuntamiento de Relleu.	No
Ayuntamiento de Rótova.	No
Ayuntamiento de Sagra.	No
Ayuntamiento de San Vicent de Raspeig.	Sí
Ayuntamiento de Sanet y Negrals.	No
Ayuntamiento de Sant Joan D' Alacant.	No
Ayuntamiento de Sedaví.	No
Ayuntamiento de Senija.	Sí
Ayuntamiento de Silla.	No
Ayuntamiento de Sollana.	No
Ayuntamiento de Sueca.	No
Ayuntamiento de Táberna.	No
Ayuntamiento de Tavernes de La Valldigna.	Sí
Ayuntamiento de Teulada.	No
Ayuntamiento de Tormos.	No
Ayuntamiento de Valencia.	No

Consultados*	Contestaciones
Ayuntamiento de La Vall de Laguar.	No
Ayuntamiento de El Vergel.	Sí
Ayuntamiento de La Vila Joiosa.	Sí
Ayuntamiento de Villalonga.	Sí
Ayuntamiento de Xeraco.	Sí
Ayuntamiento de Xeresa.	Sí
Acciona Rail Services, SA.	No
Alsa Ferrocarril, SAU.	No
Arcelormittal Siderail, SA.	No
Arramele Siglo XXI SA (Iberica Rail).	No
Asturmasa.	No
Comsa Rail Transport, SA.	No
Continental Rail, SA.	No
Ecorail, SAU.	No
Eusko Trenbideak - Ffcc Vascos SA.	No
Ferrovial Railway, SA.	No
Guinovart Rail, SA.	No
Interbus, SA.	No
La Sepulvedana, SAU.	No
Logibérica Rail, SAU.	No
Logitren Ferroviaria SA.	No
Monbus Rail, SA.	No
Renfe Operadora.	No
Renfe Mercancías SAU.	No
Tracción Rail.	No
Transfesa Rail.	No
Transitia.	No
Tramesa.	No
Aisa Tren.	No
Avanza Tren Sau.	No
Nogartrain SAU.	No
Renfe-Viajeros.	No
Veloi Rail, SA.	No
Arriva Spain Rail SA.	No
Blas y Cia.	No
Construcciones y Auxiliar De Ferrocarriles (Caf).	No
Empresa Ruiz.	No
Iberrail Spanish Railroads.	No

Consultados*	Contestaciones
Moventis Rail SA.	No
Sagalés Rail, SA.	No
Socibus.	No
Vectalia Rail, SA.	No
Société Nationale des Chemins de Fer Français.	No
Takargo, Transporte de Mercadorías, SA.	No
Mancomunidad de Municipios de La Safor.	No
Seo/Birdlife.	No
Wwf España.	No
Asociación Protectora de La Naturaleza Levantina-Apnal.	No

\* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.

(1) 2 informes, uno de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad y otro de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisajes.

**Tabla 2. Alegaciones recibidas en la información pública (julio 2016)**

Asociación de Vecinos Rancallosa Mora y Colindantes.
Agrupación Política Reiniciem Benissa.
Asociación Empresarial Hostelera de Benidorm.
Entidad Noruega Solgarden.
Asociación de Vecinos Residentes en la Calle Marques de Campo.
Accio Ecologista Agro.
Asociación de Constructores y Afines de Altea.
Círculo Empresarial Marina Alta.
Asociación Gata Residencial.
Fundación Enrique Montoliu.
Associació per la Conservació del Territori de Pedreguer.
Asociación de Vecinos «La Amistad» de L' Alcoraia.
167 particulares y agrupaciones de particulares.

**Tabla 3. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones (noviembre 2019)**

Consultados*	Contestaciones
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural. Subdirección General de Medio Natural.	Sí
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Oficina Española de Cambio Climático.	Sí
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Confederación Hidrográfica del Júcar.	Sí
Ministerio de Defensa.	No

Consultados*	Contestaciones
Delegación del Gobierno en Valencia.	No
Subdelegación del Gobierno en Valencia.	No
Subdelegación del Gobierno en Alicante.	No
Ministerio de Fomento. Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.	Sí
Consejo Asesor de Fomento.	No
Ministerio de Fomento. Instituto Geográfico Nacional (IGN).	Sí
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET). Delegación Territorial en la Comunidad Valenciana.	No
Ministerio del Interior. Dirección General de Protección Civil y Emergencias.	No
Instituto Geológico y Minero de España (IGME).	Sí
Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social.	Sí
Generalitat Valenciana. Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Área de Transportes.	No
Generalitat Valenciana. Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Área de Planificación Territorial e infraestructura Verde.	No
Generalitat Valenciana. Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje.	No
Generalitat Valenciana. Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. Servicio de Ordenación del Territorio.	No
Generalitat Valenciana. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Área de Agua.	No
Generalitat Valenciana. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Área de Medio Natural.	No
Generalitat Valenciana. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Área de Evaluación Ambiental.	No
Generalitat Valenciana. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Área de Calidad Ambiental.	No
Generalitat Valenciana. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural. Área de Prevención de Incendios Forestales y Sensibilización.	Sí
Generalitat Valenciana. Consejería de Educación, Investigación, Cultura y Deporte Área de Cultura.	Sí
Generalitat Valenciana. Consejería de Sanidad Universal y Sanidad Pública.	Sí
Generalitat Valenciana. Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a Las Emergencias.	No
Diputación Provincial de Valencia.	Sí
Diputación Provincial de Alicante.	Sí
Ayuntamiento de Alquería de La Comtessa.	No
Ayuntamiento de Bellreguard.	No
Ayuntamiento de Beniarbeig.	No
Ayuntamiento de Cullera.	Sí
Ayuntamiento de Daimús.	No
Ayuntamiento de Dénia.	No

Consultados*	Contestaciones
Ayuntamiento de Gandía.	Sí
Ayuntamiento de Oliva.	No
Ayuntamiento de Ondara.	No
Ayuntamiento de Palmera.	No
Ayuntamiento de Pedreguer.	No
Ayuntamiento de Piles.	No
Ayuntamiento de Tavernes de La Valldigna.	Sí
Ayuntamiento de El Vergel.	No
Ayuntamiento de Xeraco.	Sí
Ayuntamiento de Xeresa.	No
Dirección General de ADIF Alta Velocidad (ADIF).	No
Dirección General de Explotación y Construcción ADIF Convencional (ADIF).	No
Acciona Rail Services, SA.	No
Alsa Ferrocarril, SAU.	No
Arcelormittal Siderail, SA.	No
Arramele Siglo XXI SA (Iberica Rail).	No
Asturmasa.	No
Comsa Rail Transport, SA.	No
Continental Rail, SA.	No
Ecorail, SAU.	No
Eusko Trenbideak - Ffcc Vascos SA.	No
Ferrovial Railway, SA.	No
Guinovart Rail, SA.	No
Interbus, SA.	No
La Sepulvedana, SAU.	No
Logibérica Rail, SAU.	No
Logitren Ferroviaria SA.	No
Monbus Rail, SA.	No
Renfe Operadora.	No
Renfe Mercancías SAU.	No
Tracción Rail.	No
Transfesa Rail.	No
Transitia.	No
Tramesa.	No
Aisa Tren.	No
Avanza Tren Sau.	No
Nogartrain Sau.	No
Renfe-Viajeros.	No

Consultados*	Contestaciones
Veloi Rail, SA.	No
Arriva Spain Rail SA.	No
Blas y Cia.	No
Construcciones y Auxiliar De Ferrocarriles (Caf).	No
Empresa Ruiz.	No
Iberrail Spanish Railroads.	No
Moventis Rail Sa.	No
Sagalés Rail, SA.	No
Socibus.	No
Vectalia Rail, Sa.	No
Société Nationale des Chemins de Fer Français.	No
Takargo, Transporte de Mercadorías, SA.	No
Mancomunidad de Municipios de La Safor.	No
Seo/Birdlife.	Sí
Wwf España.	No
Asociación de Vecinos Residentes de la C/Marqués de Campo-Dña.	No
Acció Ecologista Agró.	No
Cercle Empresarial de La Marina Alta.	No
Fundación para la Conservación de la Fauna y Flora Mediterránea (Fundem).	No
Associació per la Conservació del Territori de Pedregue.	No
104 Particulares.	No

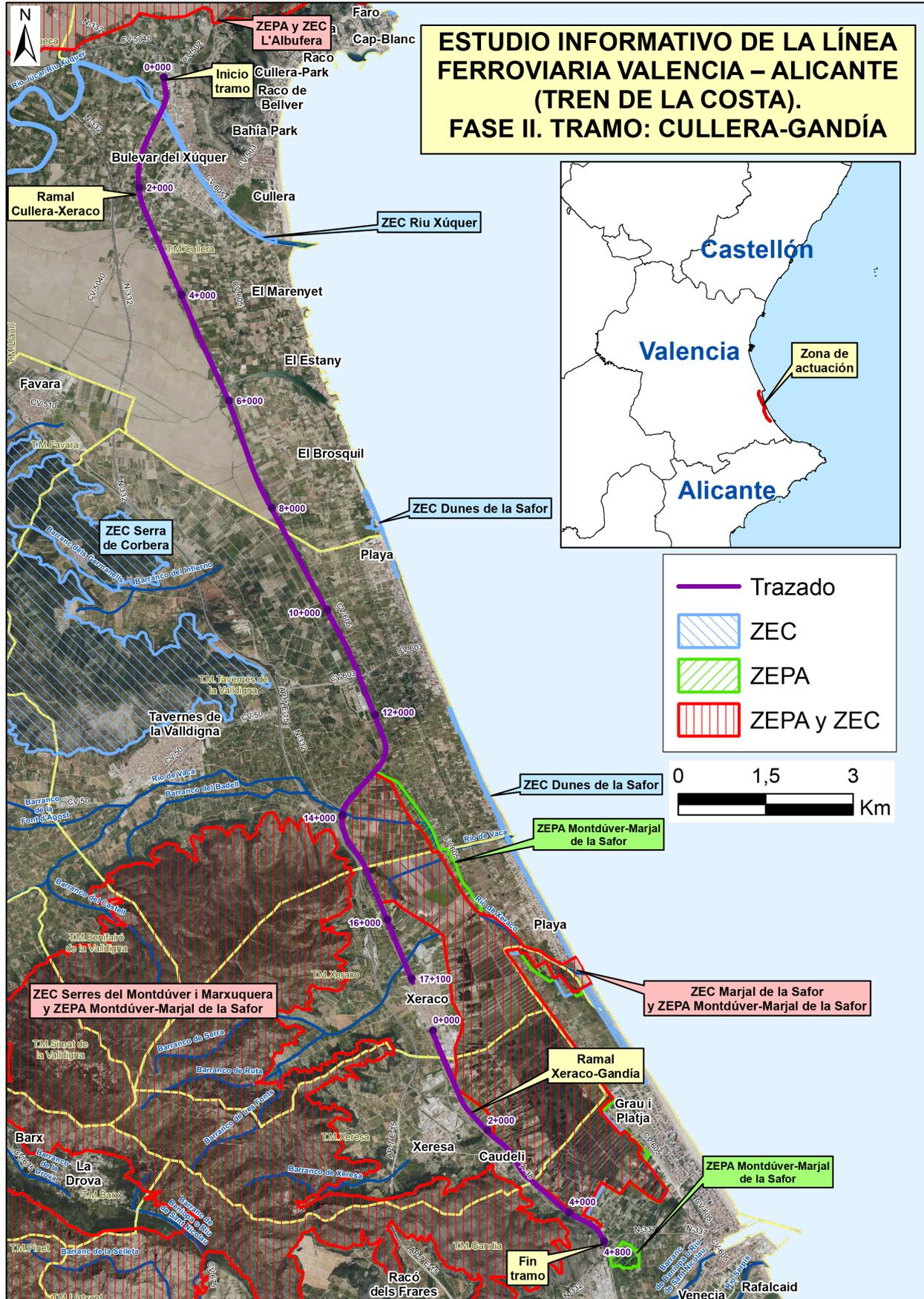
\* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.

**Tabla 4. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones (enero 2024)**

Consultados*	Contestaciones
Confederación Hidrográfica del Júcar.	Sí
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Instituto Geológico y Minero de España.	Sí
Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio de la Generalitat Valenciana Ambiental.	Sí (2)
Dirección General del Agua de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio de la Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Medio Natural y Animal de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio de la Generalitat Valenciana.	Sí

\* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.

(2) 2 informes, uno del Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia y otro del Servicio de Gestión de Riesgos en el Territorio.



cve: BOE-A-2025-1628  
Verificable en <https://www.boe.es>