

## CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN..... 1

1.1 CONTEXTO GENERAL ..... 1

1.2 ANTECEDENTES DE TRAMITACIÓN Y BASES DE PARTIDA.....2

1.2.1 ANTECEDENTES DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL NUEVO EJE PASANTE NORTE-SUR DE LA RED  
ARTERIAL FERROVIARIA DE VALENCIA..... 2

1.2.2 ANTECEDENTES DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD  
VALENCIA-CASTELLÓN..... 4

1.3 OBJETO DEL DOCUMENTO .....5

1.4 CONTENIDO DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL .....6



## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1 CONTEXTO GENERAL

La actuación objeto del presente Estudio de Impacto Ambiental se enmarca en la *Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030*, documento vigente para la planificación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana. Se integra en ella como parte de la planificación y gestión estratégica de la red ferroviaria, dentro del desarrollo de los ejes europeos Atlántico y Mediterráneo, formando parte el tramo Valencia-Castellón del segundo de ellos (Algeciras-Frontera Francesa).

El tramo Valencia-Castellón presenta en la actualidad una serie de limitaciones que hacen necesaria la actuación:

- Por un lado, **la actual estación de Valencia Nord** tiene una configuración en fondo de saco que obliga a que todas las circulaciones, tanto de Cercanías como de alta velocidad, que acceden desde el sur, deban realizar una inversión de la marcha en dicha estación para encaminarse hacia el norte. Estas maniobras afectan a la funcionalidad y capacidad de la estación y generan pérdidas de tiempo para los usuarios de estos servicios.
- Por otro lado, **la línea ferroviaria existente entre Valencia y Castellón** presenta actualmente problemas de explotación por la alta ocupación de la infraestructura debida a un elevado número de circulaciones y la heterogeneidad de las mismas, al coexistir servicios de cercanías, largo recorrido y mercancías. Esto supone además que el crecimiento de circulaciones futuras está limitado.

Como solución a esta problemática se propone la ejecución de una nueva infraestructura ferroviaria global desde Valencia hasta Castellón. La nueva plataforma se prevé como prolongación de la futura Estación Central de Valencia, dando continuidad a las circulaciones en sentido sur-norte y evitando las mencionadas inversiones de marcha.

Por su diferente naturaleza, escala y ámbito de actuación, el conjunto de esta infraestructura se desarrolla en **dos tramos desarrollados en dos Estudios Informativos independientes y redactados simultáneamente**:

- El *Estudio Informativo del Nuevo Eje Pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia*, cuyo ámbito se circunscribe al tramo urbano en la ciudad de Valencia. Este tramo, que discurre en su mayor parte en túnel, hará

posible la continuidad de las circulaciones de largo recorrido hacia el norte y evitará las inversiones de marcha en la ciudad de Valencia, por lo que supondrá una mejora de la explotación del corredor Mediterráneo y un ahorro de tiempo para todos los usuarios de estos servicios. Además, mejorará la explotación de la red de Cercanías de Valencia, al dar continuidad a las líneas procedentes del sur con las del norte, optimizando así la gestión de material móvil y permitiendo servicios directos pasantes. Por su parte, las dos nuevas estaciones, situadas en zonas de gran demanda e interconectividad, supondrán un incremento sensible en el número de viajeros globales de la red.

- El *Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Valencia-Castellón*, en el que se define un nuevo trazado para servicios de alta velocidad entre la salida del Nuevo Eje Pasante, al norte de la ciudad de Valencia, y Castellón. La finalidad principal de esta infraestructura es, por una parte, la reducción de tiempos de viaje con respecto a la infraestructura actual y, por otra, y el incremento de la capacidad del corredor Mediterráneo, gracias a la segregación de tráfico.

Ambas actuaciones conforman, por tanto, una solución global para la nueva conexión ferroviaria entre Valencia y Castellón, por lo que están íntimamente ligadas y deben desarrollarse de forma coordinada.

No obstante, debido a la heterogeneidad del tipo de actuación (el túnel, de carácter y efectos predominantemente urbanos, y el tramo Valencia-Castellón, para circulaciones de largo recorrido), y a la posible independencia de ejecución (ya que no resulta imprescindible ejecutar ambas simultáneamente), se ha estimado que era conveniente desarrollarlas en estudios informativos independientes.

Para la óptima coordinación de ambos estudios, se ha considerado oportuno que compartan parte de su contenido e, incluso, que desarrollen de forma conjunta aquellos documentos cuya naturaleza requiere un enfoque global. Se pretende conseguir así una mejor comprensión del conjunto de las actuaciones y de las soluciones globales resultantes de las alternativas propuestas en ambos Estudios.

En esta línea y en lo que respecta a su tramitación ambiental, los dos estudios informativos están sometidos a *evaluación de impacto ambiental ordinaria* en aplicación del artículo 7.1.a) de la vigente *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*, ya que se encuentran entre los comprendidos en su Anexo I, en particular dentro del grupo 6, *Proyectos de infraestructuras*, apartado b) *Ferrocarriles*, punto 1º, *Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido*.

Teniendo en cuenta la relación expuesta entre ambos estudios informativos y la coordinación que entre ellos se requiere, y que los dos están sometidos a evaluación de impacto ambiental ordinaria de acuerdo con la vigente *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*, se ha considerado, a los efectos de la tramitación ambiental, elaborar un único Estudio de Impacto Ambiental para el conjunto de las actuaciones, con la finalidad de obtener una Declaración de Impacto Ambiental global para la conexión de alta velocidad entre Valencia y Castellón.

El Estudio de Impacto Ambiental redactado con este objetivo debe servir de base para la realización de los trámites de la evaluación de impacto ambiental ordinaria conjunta de los dos estudios informativos, en cumplimiento de la legislación de evaluación ambiental, así como para los correspondientes a la autorización sustantiva de cada uno de los Estudios Informativos, en cumplimiento de la legislación del sector ferroviario.

En consecuencia, como primer paso para atender a la tramitación conjunta de la evaluación de impacto ambiental ordinaria de los dos estudios informativos, se ha procedido a la elaboración del presente *Estudio de Impacto Ambiental de los Estudios Informativos del Nuevo Eje Pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia y de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Valencia-Castellón* con los contenidos que establece el artículo 35 y el Anexo VI de la vigente Ley 21/2013.

El Estudio de Impacto redactado deberá someterse, dentro de los correspondientes procedimientos sustantivos de autorización de los Estudios Informativos que analiza y conjuntamente con ellos, a los trámites de Información Pública y de Consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas establecidos en la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental* y en la *Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario* y su correspondiente Reglamento.

## 1.2 ANTECEDENTES DE TRAMITACIÓN Y BASES DE PARTIDA

Cada uno de los Estudios Informativos analizados en el presente Estudio de Impacto Ambiental cuenta con el antecedente de un Estudio Informativo previo que fue sometido a sus correspondientes procedimientos de evaluación de impacto ambiental y de autorización sustantiva, los cuales se completaron con la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental y la aprobación definitiva. Los dos Estudios Informativos previamente redactados y aprobados son, respectivamente:

- El *Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia: Tramo II*, con Declaración de Impacto Ambiental de 9 de mayo de 2008 y aprobado definitivamente con fecha 13 de junio de 2008.

- El *Estudio Informativo de la línea de alta velocidad Madrid – Castilla La Mancha – Comunidad Valenciana – Región de Murcia. Tramo: Valencia-Castellón*, con Declaración de Impacto Ambiental de 17 de mayo de 2006 y aprobado definitivamente con fecha 19 de junio de 2006.

Sin embargo, al no haberse iniciado las obras dentro del plazo de vigencia que establece la legislación de evaluación ambiental, las Declaraciones de Impacto Ambiental de los dos estudios informativos han perdido su vigencia, siendo necesario tramitar nuevos Estudios Informativos y su procedimiento de evaluación ambiental.

Los Estudios Informativos previos, sus Estudios de Impacto Ambiental y sus correspondientes Declaraciones de Impacto Ambiental, han sido tenidos en cuenta como base de partida para la elaboración del presente Estudio de Impacto Ambiental y de los Estudios Informativos que en él se analizan.

En el Apéndice 1 se incluye copia de las Declaraciones de Impacto Ambiental de los dos Estudios Informativos previamente aprobados.

En los subapartados siguientes de este apartado se detallan los antecedentes de tramitación correspondientes a cada uno de los Estudios Informativos previos.

### 1.2.1 ANTECEDENTES DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL NUEVO EJE PASANTE NORTE-SUR DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE VALENCIA

El Estudio Informativo del Nuevo Eje Pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia es parte del conjunto de la Red Arterial de Valencia, y cuya configuración está basada en los siguientes puntos o aspectos:

- ✓ Crear las infraestructuras ferroviarias necesarias en el Área de Valencia para asegurar la continuidad de los servicios de largo recorrido de viajeros y regionales en el Eje Mediterráneo.
- ✓ Potenciar los servicios ferroviarios de RENFE en el ámbito metropolitano y regional de Valencia, manteniendo la centralidad de la terminal y mejorando los intercambios con otras redes de transporte metropolitano y urbano.
- ✓ Establecer una nueva configuración de la Estación Central de Valencia, haciendo esta pasante, para dotar así de una mayor flexibilidad a la explotación ferroviaria en el Área de Valencia.
- ✓ Mejora la integración urbana del ferrocarril en el área central de la ciudad de Valencia.

- ✓ Ordenar las instalaciones de apoyo a la terminal de viajeros, así como las estaciones de mercancías.

Con objeto de dar cumplimiento a todos estos aspectos, el día 26 de febrero de 2003 se firmó el “Convenio para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia”, que suscribieron en esta ciudad el Ministro de Fomento D. Francisco Álvarez-Cascos Fernandez, el presidente de la Generalitat Valenciana D. José Luis Olivas Martínez, la alcaldesa del Excelentísimo Ayuntamiento de Valencia D<sup>a</sup> Rita Barbera Nolla, y los presidentes de RENFE y GIF, y que establece en el punto segundo como objetivos ferroviarios básicos los siguientes:

3. La incorporación de la nueva línea de alta velocidad en la red arterial ferroviaria del área metropolitana de Valencia.
4. La mejora de los servicios de viajeros manteniendo la centralidad de la estación, potenciando la accesibilidad a esta y fomentando la interconexión con otros modos de transporte. En concreto, la transformación de la actual estación Valencia Término en un gran Nodo Multimodal garantiza la interconexión de la red ferroviaria de alta velocidad y convencional con el sistema de transporte público del área metropolitana de Valencia que está desarrollando la Generalitat Valenciana y constituye en sí mismo un foco de actividad al servicio tanto de los usuarios del transporte público como de la revitalización del entorno urbano en el que se ubica”.
5. La mejora de los servicios de mercancías concentrando instalaciones y fomentando la intermodalidad en el transporte de mercancías con origen o destino en el área metropolitana de Valencia.

Para llevar a cabo estos objetivos el Ministerio de Fomento elaboró el “Estudio informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia”, que define las soluciones ferroviarias que permiten dar cumplimiento a dicho Convenio.

Los elementos básicos que conforman el Estudio informativo, como es la ubicación de la Estación, están consensuados por todas las partes firmantes del Convenio; tanto el Ayuntamiento de Valencia como la Dirección General de Transportes de la Generalitat Valenciana estaban representados en las comisiones del seguimiento del Convenio.

El Estudio Informativo mencionado anteriormente fue aprobado técnicamente el 11 de marzo de 2003 y sometido al preceptivo trámite de información Pública y Oficial mediante la publicación en el BOE nº 74 de 27 de octubre de 2003. Una vez analizadas todas las alegaciones recibidas durante este proceso, se elaboró el informe de alegaciones que, junto con el expediente de información pública y el propio Estudio

informativo, se remitió con fecha 12 de febrero de 2004 al Ministerio de Medio Ambiente solicitando la Declaración de Impacto Ambiental, (en adelante DIA). Dicho Estudio Informativo definía las actuaciones a realizar divididas en distintas zonas, concretamente Acceso Sur, Nudo Sur, Valencia Fuente de San Luis, Canal de acceso, estación Central y túnel pasante en ancho internacional.

Si bien inicialmente se solicitó la DIA para todo el tramo expuesto en el Estudio informativo, la programación prevista para la evolución de los trabajos llevó al Ministerio de Fomento a dividir el Estudio informativo en dos tramos a la hora de solicitar al Ministerio de Medio Ambiente la Declaración de Impacto Ambiental.

Tramo I. Comprendido entre el río Turia y la Estación Central de Valencia.

Tramo II Contemplaba el nuevo eje pasante bajo las Grandes Vías, desde la Estación Central de Valencia hacia el Norte. (Este segundo tramo es coincidente con el ámbito del Presente Estudio Informativo).

El primer tramo obtuvo la Declaración de impacto Ambiental favorable (BOE 143 de 16 de junio de 2006) y una Resolución de la Secretaría de Estado de infraestructuras y Planificación por la que se aprobaba el expediente de información Pública y definitivamente el «Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia» en su tramo I (BOE 157 de 3 de julio de 2006).

El segundo tramo obtuvo la Declaración de impacto Ambiental favorable (BOE 141 de 11 de junio de 2008) y una Resolución de la Secretaría de Estado de infraestructuras y Planificación por la que se aprobaba el expediente de información Pública y definitivamente el «Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia: Tramo II» (BOE 159 de 2 de julio de 2008).

Al no haberse iniciado las obras dentro del plazo de vigencia que establece la legislación de Evaluación Ambiental, la Declaración de Impacto Ambiental formulada ha perdido su vigencia, siendo necesario tramitar un nuevo Estudio Informativo con su correspondiente procedimiento de evaluación ambiental.

A continuación, se incluye Gráfico detallado de Antecedentes Administrativos referentes a los Estudios Informativos Previos.

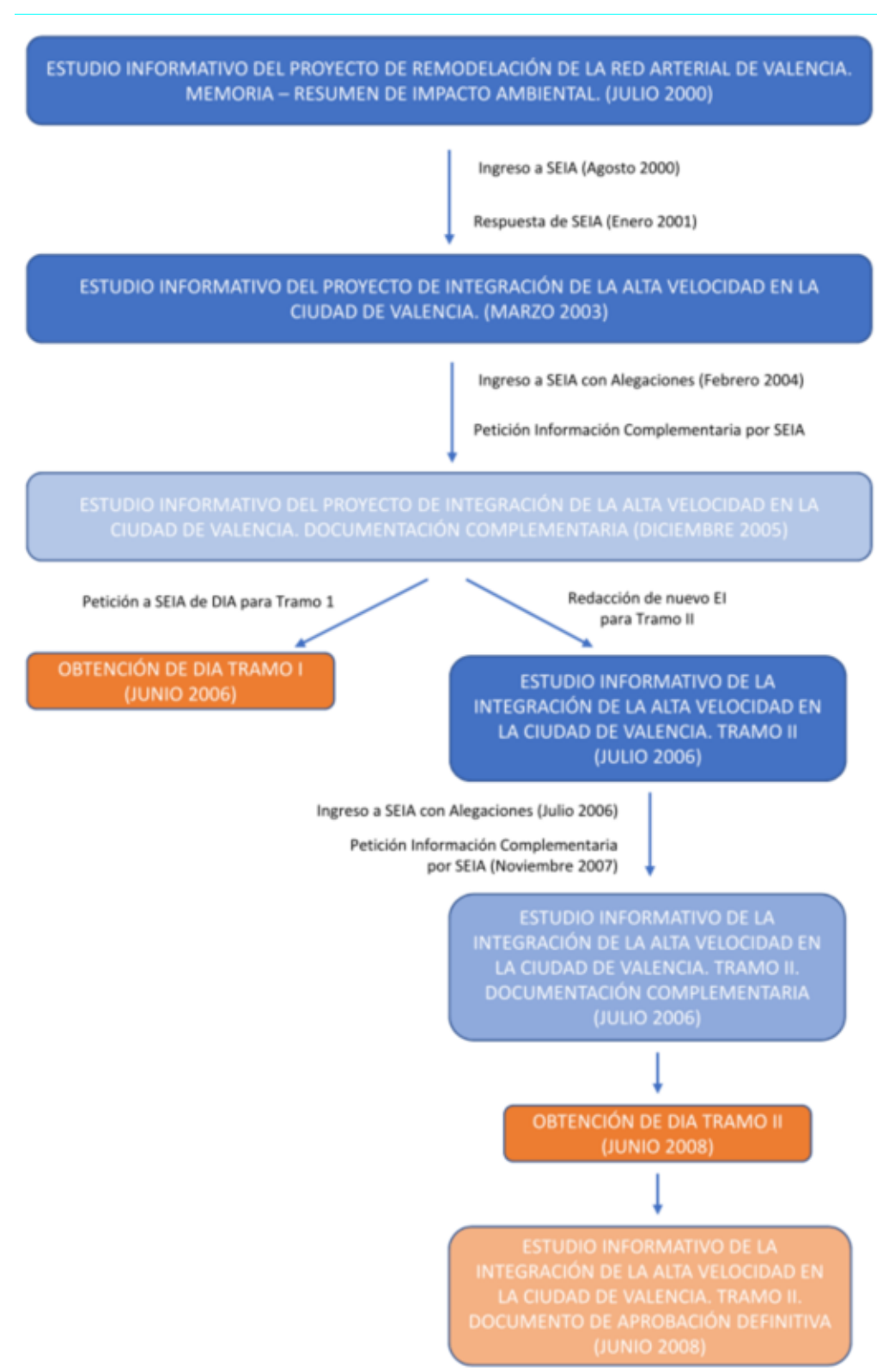


Figura 1. Antecedentes administrativos del Estudio Informativo del Nuevo Eje Pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia

### 1.2.2 ANTECEDENTES DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD VALENCIA-CASTELLÓN

Como antecedente principal del *Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Valencia-Castellón* se encuentra el *Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Valencia-Castellón* aprobado técnicamente por la Secretaría de Estado de Infraestructuras el 2 de diciembre de 2002.

La actuación analizada en el Estudio Informativo antecedente formaba parte de las previstas para alcanzar los objetivos fijados en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 del Ministerio de Fomento, dentro del Corredor Ferroviario Madrid-Levante-Mediterráneo, en el tramo entre Valencia y Castellón.

La actuación prevista en dicho Estudio Informativo tenía como finalidad principal el trazado ferroviario en alta velocidad entre Valencia y Castellón.

El Estudio Informativo fue sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental en aplicación de la legislación ambiental vigente en el momento de su tramitación, el *Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de impacto ambiental*, modificado por *Ley 6/2001, de 8 de mayo*, al encontrarse comprendido en el anexo I, Grupo 6 *Proyectos de infraestructuras*, apartado b, *Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido*, de la citada Norma.

La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, como órgano ambiental, se inició con fecha 10 de octubre de 2001, al remitir la Dirección General de Ferrocarriles, como órgano sustantivo y promotor, la memoria-resumen del estudio informativo. El resultado de las consultas realizadas por el órgano ambiental se trasladó al promotor el 22 de marzo de 2002.

Como resultado de los estudios de alternativas realizados en las distintas fases del Estudio Informativo (a escalas 1:50.000, 1:25.000 y 1:5000), se propone en él la alternativa Este, seleccionada en el análisis multicriterio, en el cual presenta también una menor afección ambiental. La alternativa Este seleccionada busca adosarse a lo largo de su recorrido a las infraestructuras existentes. Desde Meliana hasta pasado el núcleo urbano de Sagunto, se adosa a la línea ferroviaria actual, siendo necesaria una variante en los núcleos de Roca-Cúper y Puzol. Desde Sagunto hasta Nules, se adosa a la autopista A-7 y posteriormente se traza entre los núcleos de Alquerías y Burriana para adosarse a la actual línea ferroviaria en el término municipal de Almanzora en su acceso a la estación de Castellón.

La información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental se publicó el 21 de diciembre de 2002 en el Boletín Oficial del Estado nº 305. Transcurrido el plazo de información de pública, con fecha 1 de octubre de 2003 la Dirección General de Ferrocarriles remitió el expediente completo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Con fecha de 21 de octubre de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Conselleria de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana un informe que permitiese determinar si el proyecto afectaba a la integridad de los lugares incluidos en la Red Natura 2000 afectados por las alternativas definidas por el promotor. Dicho informe fue remitido a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, con fecha de 25 febrero de 2005, y a consecuencia de lo emitido se solicita al promotor información adicional al estudio de impacto ambiental con fecha de 21 de marzo de 2005.

En la documentación complementaria remitida por el promotor a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha de 10 de enero de 2006, se incluye un informe de la Conselleria de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana, en el que se informa favorablemente sobre las medidas preventivas y correctoras propuestas, y exponiendo que la actuación no supondrá una amenaza ambiental para los espacios incluidos en Red Natura 2000.

Tras completar el procedimiento de evaluación, con fecha 17 de mayo de 2006, mediante Resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, (BOE nº 143 de 16/06/2006), se formuló la Declaración de Impacto Ambiental sobre la evaluación del *Estudio Informativo del Proyecto de la línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Valencia-Castellón*. La Resolución concluye que *la alternativa Este es viable ambientalmente, no observándose impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el diseño finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor, las medidas aceptadas por éste, y las condiciones de protección ambiental específicas incluidas*.

A continuación, mediante Resolución de 19 de junio de 2006 (BOE nº 157 de 03/07/2006), la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación aprobó definitivamente el expediente de Información Pública y el Estudio Informativo.

Tras cinco años desde su formulación sin haber comenzado las obras, pasado por tanto el plazo de vigencia aplicable de acuerdo con la legislación de evaluación de impacto ambiental aplicable en dicho momento (*Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de*

*Impacto Ambiental de proyectos*), la Declaración de Impacto Ambiental de este Estudio Informativo antecedente ha caducado, por lo que es necesario realizar una nueva tramitación.

### 1.3 OBJETO DEL DOCUMENTO

El presente *Estudio de Impacto Ambiental de los Estudios Informativos del Nuevo Eje Pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia y de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Valencia-Castellón* tiene por objeto evaluar los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la actuación global para la conexión de alta velocidad entre Valencia y Castellón contemplada en dichos Estudios Informativos, con el fin de determinar las medidas necesarias para prevenir, corregir y, en su caso compensar, los efectos adversos del proyecto sobre el medio ambiente.

El Estudio se redacta para la realización de los trámites requeridos en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria aplicable a la actuación y a cada uno de los Estudios Informativos, en cumplimiento de la vigente *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*.

Para su elaboración se han seguido los contenidos especificados en el artículo 35 de la vigente Ley 21/2013, en los términos desarrollados en su anexo VI.

Como primer paso de la evaluación de impacto ambiental ordinaria y dentro del procedimiento sustantivo de autorización de los Estudios Informativos objeto de evaluación, se somete el presente Estudio de Impacto Ambiental a información pública y, simultáneamente, a consultas a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas, de acuerdo con lo especificado, respectivamente, en los artículos 36 y 37 de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*. Los trámites de información pública y consultas lo serán también a los efectos de la tramitación sustantiva de los procedimientos de autorización de dos estudios informativos, de acuerdo con la *Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario* y su correspondiente Reglamento.

Una vez realizados dichos trámites, el Estudio de Impacto Ambiental formará parte, junto con los dos Estudios Informativos y las alegaciones e informes recibidos (y las modificaciones a las que esos trámites puedan dar lugar), del *expediente de evaluación de impacto ambiental* que acompañará, de acuerdo con el artículo 39 de la Ley 21/2013, a la solicitud de evaluación de impacto ambiental ordinaria conjunta de los dos estudios informativos, para que el órgano ambiental realice el análisis

técnico del expediente y pueda formular finalmente la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental.

## 1.4 CONTENIDO DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El contenido del Estudio de Impacto ambiental se organiza a continuación de acuerdo con la estructura y contenidos especificados para los estudios de impacto ambiental en la vigente *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*.

En esa organización de contenidos se han incorporado las particularidades que se derivan de la definición de la actuación global mediante dos Estudios Informativos diferenciados, realizados por equipos distintos, que cuentan con diferentes especificaciones, condicionantes, escala y ámbito de actuación, y para cada uno de los cuales se ha realizado el correspondiente análisis ambiental de forma particularizada.

La estructura desarrollada a continuación en los capítulos del presente Estudio de Impacto Ambiental es la siguiente:

1. Introducción
2. Objeto y descripción del proyecto
  - 2.1. Ubicación del proyecto y tramos de estudio que comprende
  - 2.2. Objeto y descripción del Estudio Informativo del Nuevo Eje Pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia (Tramo 0)
  - 2.3. Objeto y descripción del Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Valencia-Castellón (Tramos I, II, III y IV)
3. Examen de alternativas del proyecto
4. Inventario ambiental
  - 4.1. Inventario ambiental del ámbito del Eje Pasante de Valencia (Tramo 0)
  - 4.2. Inventario ambiental del ámbito de la LAV Valencia-Castellón (Tramos I, II, III y IV)
5. Identificación y valoración de impactos
  - 5.1. Identificación y valoración de impactos del Eje Pasante de Valencia (Tramo 0)
  - 5.2. Identificación y valoración de impactos de la LAV Valencia-Castellón (Tramos I, II, III y IV)

6. Medidas preventivas y correctoras
  - 6.1. Medidas preventivas y correctoras. Eje Pasante de Valencia (Tramo 0)
  - 6.2. Medidas preventivas y correctoras. LAV Valencia-Castellón (Tramos I, II, III y IV)
7. Vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves o catástrofes
  - 7.1. Vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves o catástrofes. Eje Pasante de Valencia (Tramo 0)
  - 7.2. Vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves o catástrofes. LAV Valencia-Castellón (Tramos I, II, III y IV)
8. Evaluación ambiental de repercusiones en espacios de la Red Natura 2000
  - 8.1. Evaluación ambiental de repercusiones en espacios de la Red Natura 2000. Eje Pasante de Valencia (Tramo 0)
  - 8.2. Evaluación ambiental de repercusiones en espacios de la Red Natura 2000. LAV Valencia-Castellón (Tramos I, II, III y IV)
9. Programa de vigilancia y seguimiento ambiental
  - 9.1. Programa de vigilancia y seguimiento ambiental. Eje Pasante de Valencia (Tramo 0)
  - 9.2. Programa de vigilancia y seguimiento ambiental. LAV Valencia-Castellón (Tramos I, II, III y IV)
10. Resumen no técnico y conclusiones

ÍNDICE FIGURAS

Figura 1. Antecedentes administrativos del Estudio Informativo del Nuevo Eje  
Pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia ..... 4