

# MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**18058** *RESOLUCIÓN de 7 de octubre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto ampliación a tercer carril en la autovía A-3, tramo Buñol-Valencia (Valencia).*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II del 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.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*—El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto es la ampliación a tercer carril en la autovía A-3, inicialmente en el tramo Buñol-Valencia, modificándose posteriormente el Orden de Estudio concretándose en el tramo CV-50 a Valencia, es decir de los puntos kilométricos 328 al 352.

Se justifica por el gran incremento de la IMD en los últimos años lo que implica la necesidad de ampliación de un nuevo carril en ambos sentidos.

Se localiza la traza en los términos municipales de Chiva, Cheste, Riba-Roja del Turia, Quart de Poblet, Aldaia, Xirivella, Mislata y Valencia.

Para la descripción del proyecto hay que tener en cuenta que existen subtramos donde ya están en servicio tres carriles por sentido, la tarea es reordenar el resto de trazado teniendo en cuenta los enlaces, pasos superiores e inferiores, vías de servicio, e infraestructuras existentes en la zona.

Las alternativas consisten en actuaciones separadas físicamente de la plataforma actual de la autovía A-3, y no son soluciones distintas al trazado principal, si no adaptaciones en cada subtramo a las condiciones particulares exigidas por las circunstancias del tráfico y modificadas en su caso, por las alegaciones presentadas.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—No existen espacios de interés sometidos a alguna figura de protección dentro de la Red Natura 2000, el LIC más cercano es la «Sierra de Malacara» a una distancia mayor de 14 km del inicio del proyecto.

Existe el peligro de empeoramiento de las condiciones de inundabilidad del casco urbano del municipio de Aldaia con edificios de los siglos XIV y XVI, hecho ocurrido anteriormente. A la vez que un aumento significativo de las emisiones a la atmósfera. No obstante, y debido a los tramos urbanizados de los municipios que se atraviesan, el elemento ambiental más significativo afecta al medio socio-económico, debido a la incidencia sobre la accesibilidad a los suelos urbanos que bordean la autovía.

3. *Resumen del proceso de evaluación.*

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial: El 27 de septiembre de 2005, tuvo lugar la entrada del documento de consulta ambiental en la dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones: Se ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General para la Biodiversidad.  
Delegación del Gobierno en la Comunitat Valenciana.  
Confederación Hidrográfica del Júcar.  
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.  
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la misma Consejería.  
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte.  
Ecologistas en Acción.  
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno «Roncadell».  
Ayuntamiento de Chiva.  
Ayuntamiento de Cheste.

Ayuntamiento de Riba-Roja de Turia.  
Ayuntamiento de Quart de Poblet.  
Ayuntamiento de Aldaia.  
Ayuntamiento de Xirivella.  
Ayuntamiento de Mislata.  
Ayuntamiento de Valencia.

Las respuestas más significativas desde el punto de vista ambiental son las siguientes:

La Dirección General de Calidad Ambiental, adjunta un informe del Servicio de Residuos Urbanos en el que indica que el marco normativo regulador de la gestión de residuos en la Comunidad Valenciana son: la Ley 10/98 de 21 de abril, y la Ley 10/2000, de 12 de diciembre. Indica también, la existencia de un registro de empresas gestoras autorizadas para cada tipo de residuo.

La Dirección General de Gestión del Medio Natural, teniendo en cuenta que varios puntos de los tramos previstos atraviesan zonas que presentan riesgos de inundación, señala que habrán de concretarse las medidas a adoptar, tanto durante la fase de construcción como en el posterior funcionamiento, sobre los cauces afectados evitando que se modifique el régimen hídrico de los mismos.

Por otra parte, después de estudiar las especies vegetales presentes en el área de actuación, y pese al mal estado de conservación que pueda presentar la vegetación existente en determinados tramos, indica que deberá realizarse una revegetación de la zonas afectadas, debiéndose atender a lo dispuesto en la Ley 3/1993, de 9 de diciembre, Forestal de la Comunidad Valenciana.

También indica, que deberá atenderse a lo dispuesto en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana de Protección contra la Contaminación Acústica.

La Dirección General del Patrimonio Cultural Valenciano, en orden a la protección y conservación del patrimonio cultural indica, que se deberán adoptar las medidas pertinentes de conformidad a lo previsto en la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano.

En particular, concreta que: «en aplicación de la limitación legal contenida en el artículo 62 de la mencionada Ley, y a la vista de la documentación planimétrica aportada por el promotor, resulta ineludible con carácter previo al inicio material de las actuaciones, una prospección paleontológica en el tramo de trazado comprendido entre los cruces de la autovía A-3 con las carreteras CV-50 y CV-417».

El Ayuntamiento de Quart de Poblet destaca la incidencia sobre la accesibilidad a los suelos urbanos en el entorno de la autovía y el incremento de tránsito extramunicipal sobre estos viales, indicando, que se debe analizar los efectos del proyecto sobre la funcionalidad de las vías de servicio y sus conexiones a la red vial existente. Pone de manifiesto la necesidad de nuevas infraestructuras, y en particular solicita que las pasarelas peatonales salven tanto el tronco de la A-3 como las vías de servicio.

El Ayuntamiento de Aldaia ha presentado dos alegaciones con sus respectivas ratificaciones, con sugerencias a la problemática ambiental del municipio, consistente en la inundación de la población en el caso de fuertes lluvias, la última en octubre del año 2000 fue especialmente grave. Además del daño a la población, en el centro urbano se encuentran edificaciones de los siglos XIV y XVI con posibilidad de ser dañadas.

Como consecuencia de lo anterior, propone que los dos colectores existentes desde que se desdobló la carretera N-III, y que desaguan en el barranco de La Saleta se prolongen hasta el cauce del río Turia, sin descartar cualquier opción que solucione su problema, en particular, y como ejemplo, señalan el proyecto presentado por la Consejería de Infraestructuras de la Generalitat Valenciana para el barranco del Salt de l'Aigua; y no obstante, aceptando el principio que las aguas deben canalizarse independientemente para cada cauce, aconseja la prolongación mencionada al principio del párrafo, para verter en el cauce nuevo del Turia.

Ayuntamiento de Xirivella presenta tres informes con distintas soluciones alternativas al nudo de intersección con la V-30, cuyos autores son: del Director de trabajos de revisión del PGOU y sendos del Arquitecto e Ingeniero Técnico Municipales.

El primero, indica que se diseña el nudo con características de ámbito rural, cuando está rodeado de ciudad por todas partes, señalando un impacto ambiental negativo por la imposibilidad de ir peatonalmente de una parte a otra de Xirivella que dispone de término municipal urbanizado a ambos márgenes del río. Desde el punto de vista del paisaje presenta la posibilidad de una torre-mirador que se convertiría en un hito urbano de gran simbología de entrada-salida de Valencia dentro de su propuesta.

El informe del Arquitecto municipal apunta un incremento considerable del impacto medio ambiental, sugiriendo el replanteo del proyecto dentro de un proyecto global de nudo de carácter urbano, en el que se resolvieran a diferentes niveles tanto los enlaces territoriales como los urbanos.

Por último, el Ingeniero coordinador del Área de Urbanismo, señala que la solución del proyecto no contribuye a la reducción del impacto medio ambiental, presentando distintas opciones, y acaba con la conclu-

sión que: «El resultado es que Xirivella y el resto de poblaciones pierden comunicaciones».

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

Estas indicaciones señalan que debe quedar clara no sólo la necesidad de realizar el proyecto en el tronco de la autopista, si no también, las repercusiones en el trazado de los accesos a los núcleos de población e industriales, así como de mantener la permeabilidad, de todo lo cual pueden resultar diferentes alternativas.

Además, deben estar descritas detalladamente las obras proyectadas así como el calendario previsto para su realización, indicando características y dimensiones.

Se debe realizar un estudio detallado de los recursos del medio utilizados, de los residuos producidos y del posible riesgo de contaminación durante los periodos de construcción y funcionamiento. Se indicará el movimiento de tierras y los vertederos a emplear, que nunca podrán estar situados en espacios naturales protegidos ni en espacios de la Red Natura.

Por otra parte, al ser los impactos significativos en general de carácter socio-económico, se deberán considerar las alternativas propuestas por los diferentes ayuntamientos afectados, en particular, las soluciones a las retenciones del tráfico en las incorporaciones y salidas, y al paso de personas a los núcleos urbanos colindantes con la autovía.

En particular, deberán concretarse las medidas a adoptar en las zonas en las que se originan inundaciones periódicas, previendo conexiones de desagüe que respeten los cauces individualmente. Así mismo en la cimentación de las obras de fábrica, deberá investigarse la afección a los acuíferos.

Dentro de las administraciones ambientales afectadas, se deberá dar una atención especial a las que respondieron con algún problema, no obstante se deberá consultar simultáneamente a las Administraciones Públicas con competencia ambiental e hidrográfica, en particular, a la Confederación Hidrográfica del Júcar, con competencia en la defensa de las márgenes de los cursos de agua, tanto permanentes como esporádicos, así como en la previsión de inundaciones.

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

a) Estudio de impacto ambiental.—Se adapta al proyecto que cumple la Orden de Estudio inicial y a su modificación posterior que ha tenido en cuenta no solo a la situación actual de la red, sino las propuestas y estudios existentes para vertebrar el territorio exterior al núcleo urbano de Valencia y sus poblaciones satélites. Esto ha implicado además de un recorte en la longitud inicial para ampliar a tercer carril, la eliminación de una serie de actuaciones, a destacar la del nuevo puente sobre el río Turia; y una modificación del enlace planteado con la autopista AP-7. Se han incorporado actuaciones que no estaban recogidas en documentos anteriores, como: modificación de rasante en Cheste, que conlleva la ejecución de un nuevo viaducto; remodelación del enlace de Aldaia; inclusión de un cuarto carril entre el enlace de Aldaia y el de acceso al aeropuerto; proyecto de un ramal Madrid -V-30, que implica la ejecución de un paso inferior; la modificación del trazado de la V-30 en un kilómetro; y la ejecución de cuatro pasarelas a solicitud de distintos ayuntamientos.

El Estudio describe las actuaciones a llevar a cabo en el proyecto por tramos, diferenciando las calzadas, y detallando las que han sido objeto de un estudio específico, seguida de una identificación de los posibles impactos.

El criterio básico del análisis empleado responde a la generación de nuevos elementos constructivos no incluidos en la zona de dominio de la actual autovía A-3, por la alteración de figuras de interés ambiental, a destacar el aumento del nivel de ruido durante la fase de ejecución, niveles que no se verán incrementados en forma significativa en la fase de explotación, no obstante, se han inventariado en los tramos las zonas de urbanizaciones y viviendas cercanas a la autovía A-3 y al complejo educativo «el Cid», ya que el trazado en la primera parte hasta el cruce con la actual A-7 transcurre sin zonas habitadas cercanas, y a partir de este punto hasta el final existe un predominio de actividades industriales.

En base a lo anteriormente expuesto, el Estudio propone una serie de medidas correctoras:

- Conservación de los suelos y la vegetación.
- Aguas y sistema hidrológico.
- Fauna.
- Atmósfera.
- Ruido.
- Patrimonio cultural.
- Mantenimiento permeabilidad territorial.

Y medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

b) Información pública: Resultado. El día 23 de junio de 2008, se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, una copia del expediente de Información Pública.

El contenido ambiental de las alegaciones es el siguiente:

Se mantendrán en todo momento el acceso a las propiedades y las comunicaciones locales sin reducir la permeabilidad territorial.

Se pondrá especial cuidado en el diseño del drenaje de las zonas de posible inundación.

Se tendrán en cuenta las observaciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Se acometerán el acondicionamiento de los caminos y carreteras que se deterioren al ejecutar las obras.

Los tramos que queden fuera de uso se integrarán con el entorno.

Se complementará la documentación ambiental en el proyecto de construcción atendiendo a las observaciones realizadas en las alegaciones recibidas.

Se analizará la posibilidad de que todos los pasos superiores y pasarelas que se proyecten nuevos incorporen carriles seguros para peatones y bicicletas.

El muro de separación proyectado para evitar los deslumbramientos, mediana entre el tronco de la autovía y la vía de servicio de la unión de los enlaces de Aldaia y de Manises, se diseñará estéticamente de manera que se integre con el contorno.

Se analizará la necesidad de proyectar pantallas antirruido a lo largo de la V-30 hasta el paso del ferrocarril, y en todos los tramos del tronco de la autovía y de los distintos accesos que los requieran.

c) Consultas a administraciones ambientales afectadas: Resultado. La Consejería de Medio Ambiente, Agua y Vivienda. Dirección General de Ordenación del Territorio, informa de que el trazado se encuentra en algunas zonas afectado por el riesgo de inundación de tipo 2, según el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención de Riesgos de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).

La Confederación Hidrográfica del Júcar, informa de los siguientes posibles cauces afectados:

1.º En el barranco del Poyo, el trazado del vial tan próximo al cauce hace a la infraestructura más vulnerable en caso de inundaciones extraordinarias, la protección con escollera deberá tener en cuenta el caudal correspondiente a un periodo de retorno de 500 años.

2.º En el enlace de Aldaia la autovía A-3 cruza el barranco de la Saleta respetando la geometría actual de tres vanos, lo que es correcto, pero hay que señalar que actualmente, uno de sus tres vanos se encuentra prácticamente anulado aguas arriba por edificaciones y aguas abajo por un ramal de enlace. En el proyecto de adecuación ambiental y drenaje de la cuenca del Poyo se deberá rehabilitar dicho vano para poder desaguar el caudal de cálculo mencionado en el punto 1.

3.º Por último, la actuación puede afectar al tramo del canal Júcar-Turia, que discurre en túnel entre los puntos kilométricos 54 + 580 y 54 + 700 del mismo.

Además, enumera una serie de factores de carácter práctico a cumplir de forma general y, en particular la legislación de aguas vigente.

El Ayuntamiento de Aldaia comunica que existe un Plan de Defensa de la Confederación Hidrográfica del Júcar donde se contemplan una serie de actuaciones que resuelven el problema del municipio de inundaciones del casco urbano. Además, que la afección a terrenos del aeropuerto, debe aprovecharse para resolver el problema de drenaje de la zona oeste.

El Ayuntamiento de Xirivella solicita que las pantallas antirruido propuestas deben de llegar hasta el paso superior del ferrocarril.

El Ayuntamiento de Valencia respecto a la red de alumbrado público que sea necesario proyectar o restituir deberá ajustarse a la «Documentación y normativa para la redacción de proyectos de alumbrado público», aprobada el 15 de septiembre de 1995.

El Ayuntamiento de Chiva, incluye un informe técnico de alegaciones, atendiendo a los efectos ambientales, solicita entre otras actividades:

- Mantenimiento de la permeabilidad territorial (movilidad).
- Evitar el efecto barrera mediante pasos de fauna.
- Asegurar el drenaje y mantener los cauces limpios.
- Protección de los acuíferos.
- Prevención de la contaminación acústica y atmosférica.
- Plan de gestión de residuos.
- Localización de préstamos, vertederos e instalaciones.

El Ayuntamiento de Quart de Poblet, considera que no quedan suficientemente expresadas las medidas correctoras derivadas de la acción proyectada, solicitando la elaboración de un exigente estudio de integración paisajística con la participación ciudadana de la Administración y los colectivos locales.

d) Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras su consideración: Una vez estudiadas las alegaciones presentadas por los distintos organismos, ayuntamientos y particulares, en la redacción del proyecto de construcción, en los aspectos ambientales se tendrá en cuenta los siguientes aspectos:

Se pondrá especial cuidado en el diseño del drenaje de las zonas de posible inundación.

Se tendrán en cuenta las observaciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Deberá preverse la limpieza y terminación de las obras, así como el acondicionamiento de los caminos y carreteras que puedan deteriorarse al ejecutar las obras.

En los tramos que, como consecuencia de actuaciones incluidas en el proyecto, queden fuera de uso, se deberán realizar las actuaciones de recuperación ambiental necesarias para la integración de los mismos en el entorno.

Se complementará la documentación ambiental atendiendo a las observaciones realizadas en las alegaciones recibidas.

c. Fase previa a la declaración de impacto:

a) Información complementaria solicitada por el órgano ambiental: Con motivo de la modificación de la Orden de Estudio de manera que se reducen en seis kilómetros la longitud del proyecto; la eliminación del proyecto del nuevo puente sobre el río Turia, así como las actuaciones en la V-30 planteadas en la margen izquierda del cauce, y la modificación del enlace entre la autovía A-3 y la autopista AP-7. Además de la incorporación de otras actuaciones. Se solicitó Información complementaria al Documento de Consulta Ambiental.

Todas las cuestiones planteadas en la solicitud fueron contestadas puntualmente y satisfactoriamente por el Promotor.

b) Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental: Con objeto de aclarar las dudas aparecidas tras la entrega de la información complementaria se celebró una reunión en el Ministerio de Medio ambiente, con la participación de la Demarcación de Carreteras de Valencia, el Consultor y personal del propio Ministerio. También se realizaron otros contactos (e-mail, teléfono), para dilucidar determinados temas.

4. *Integración de la evaluación.*—Calidad y adecuación del estudio de impacto y demás información ambiental del Promotor. Alternativas. Impactos y medidas correctoras

Como se ha desarrollado en los apartados anteriores, queda justificada la amplitud y ajuste a la realidad del proyecto por estar limitado al tronco de la autopista y por tanto, la ausencia de alternativas diferentes a las opciones de accesos en los enlaces, que vienen determinadas por las necesidades fijadas por los ayuntamientos afectados.

Los impactos y las medidas correctoras necesarias especificadas en esta declaración están desglosadas en el Estudio de Impacto Ambiental.

Se considera que el problema de las inundaciones periódicas, cuya solución no es objeto de este proyecto deberá ser abordada de acuerdo a

los planes previstos por los Organismos competentes, y quede resuelto por el Plan de Defensa que la Confederación Hidrográfica del Júcar tiene en marcha.

5. *Condiciones al proyecto.*—Medidas preventivas y correctoras. En el documento de información complementaria al documento de consulta ambiental figura un análisis de las acciones susceptibles de generar incidencias ambientales, en las siguientes actividades:

Desbroces del terreno y movimientos de tierra.

Drenaje.

Estructuras.

Firmes y pavimentos.

Integración ambiental.

Reposición de servidumbres y servicios afectados.

Ubicación y explotación de préstamos y vertederos.

Localización y control de zonas de instalaciones y maquinaria.

Desmantelamiento de instalaciones.

En dicho documento, se indica donde se produce el impacto, acompañando, en su caso, las medidas preventivas y correctoras correspondientes.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—Están detalladas en el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA), en el cual se establece un sistema que garantiza el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras, contenidas en el estudio de impacto ambiental.

En particular, el PVA deberá especificar de forma clara las condiciones y medidas a tomar para el cumplimiento correcto de las actividades que de lugar las afecciones señaladas en esta declaración de impacto ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 6 de octubre de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto de ampliación a tercer carril en la Autovía a-3. Tramo Buñol-Valencia, puntos kilométricos 328 al 352 (Valencia) concluyendo que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice en la alternativa única existente, que es el tronco de la autopista con las modificaciones realizadas con arreglo a las alegaciones presentadas y los cambios que han dado lugar la modificación de la orden de estudio, y siempre que se cumplan las condiciones señaladas en la presente resolución, que se deducen de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del 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, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 7 de octubre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

