

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

7023 *Resolución de 9 de junio de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de trazado Ampliación a tres carriles autovía V-21 Puçol-Valencia, acceso norte a Valencia, tramo Carraixet-Valencia puntos kilométricos 12+940 - 17+100 (Valencia).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado 9.k del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1ª del capítulo II de la citada Ley, por decisión de la antigua Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, de fecha 28 de junio de 2010, por lo que procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

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

1. *Información del proyecto: promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Antecedentes. Descripción sintética de la alternativa seleccionada*

El promotor del proyecto y órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El proyecto objeto de estudio incluye la ampliación a tres carriles y la mejora de una curva de radio reducido y deficiente visibilidad de la autovía V-21 Puçol-Valencia en el tramo comprendido entre el p.k. 13,6 y el p.k. 18,4, hitos físicos de la autovía, que se corresponden con los pp.kk. 12+940 y 17+507 del eje geométrico definido en el proyecto de trazado. Los últimos 400 m sólo conllevan la repavimentación que se realiza estrictamente sobre la plataforma actual. La obra se realiza para dar continuidad al proyecto, ya ejecutado, de ampliación a tres carriles del tramo Puçol-Carraixet y reducir los actuales problemas de tráfico en la V-21 en los movimientos de entrada y salida de Valencia.

El proyecto se inicia en la conexión del nuevo acceso norte al puerto de Valencia con la autovía (cuyas obras se encuentran en diversas fases de ejecución), y termina en la conexión de la autovía V-21 con la ronda norte de Valencia en la glorieta de acceso a la ciudad con paso inferior. Incluye también la remodelación del lado tierra del enlace de Alboraya y las conexiones del tronco de la autovía para adaptarse a las obras del nuevo acceso norte al puerto (la parte este del enlace, lado mar, está incluida en las obras ya ejecutadas del tramo Puçol-Carraixet). A la entrada y salida de la ciudad de Valencia el proyecto acomoda su sección a la existente, incorporando un cuarto carril de entrada (dos carriles hacia el túnel y dos hacia la glorieta) y un quinto de salida que posteriormente se reduce a los tres del tronco de la sección tipo.

El citado tramo se encuentra en los términos municipales de Alboraya y Valencia.

Los antecedentes del proyecto objeto de la presente resolución lo constituyen los siguientes proyectos:

Ampliación a tres carriles del tramo Puçol-Carraixet de la autovía V-21, con declaración de impacto ambiental (BOE 4/7/2007). Inicio en el p.k. físico 0,0 y fin en el 16,0. La obra realmente ejecutada finaliza en el p.k. físico 13,6, incluyendo la remodelación del enlace de Alboraya lado este, que está terminada (incluyendo pantallas acústicas) y en servicio.

Acceso norte al puerto de Valencia, estudio informativo del Ministerio de Fomento, con declaración de impacto ambiental (BOE 27/9/2002). La calzada este se encuentra finalizada y en servicio y se une a la V-21 en el p.k. físico 13,6 (p.k.12+940 del proyecto). Están también ejecutadas las pantallas acústicas previstas. La calzada oeste está aún pendiente de ejecución, por razones económicas. Este proyecto lo promueve la Generalidad Valenciana. (Nuevo acceso norte al puerto de Valencia, fase I. Barranco de Carraixet-Universidad Politécnica).

El proyecto de ampliación a tres carriles del tramo Carraixet-Valencia de la autovía A-21 que inició su tramitación ambiental en 2009, con decisión de sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental de junio de 2010, corresponde al tramo comprendido entre el barranco de Carraixet (p.k. 14+300 del proyecto) y 400 m antes de la glorieta de conexión de la Ronda Norte de Valencia con la V-21.

El promotor, por coherencia del proyecto objeto de la presente declaración de impacto ambiental y por las posibles consecuencias de caducidad de las citadas declaraciones, ha incluido en el mismo proyecto todo el tramo comprendido entre el p.k.12+940 (p.k. físico13,6) de la autovía V-21 (previo al enlace de Alboraya) hasta el p.k. 17+507 (p.k. físico 18,4) correspondiente a la glorieta de acceso a Valencia

La alternativa seleccionada por el promotor es la alternativa 7, con una longitud total de unos 4,5 km, con un trazado de 100 Km/h con despejes y radio de curva de 700 m. La mediana es de 4 m en el tramo comprendido entre el enlace de Alboraya y el barranco de Carraixet, aumentando de 3 a 4 m antes del citado enlace y disminuyendo de 4 a 0,60 m desde el barranco hasta la glorieta de acceso a Valencia. La sección tipo es de tres carriles de 3,5 m, arcén exterior de 2,5 m e interior de 1,5 m por calzada. La mediana actual es de 9 m hasta el enlace de Alboraya, de transición de 9 m a ancho de mediana estricta desde el citado enlace hasta el barranco de Carraixet, manteniéndose esta última hasta la glorieta de entrada en Valencia.

En el tramo del inicio de la obra al enlace de Alboraya la ejecución del tercer carril no amplía la plataforma por el exterior; en el tramo entre este enlace y el barranco de Carraixet la ejecución se hace ampliando la plataforma existente por el lado este (entre 0 y 7 m) en la terciaria que deja disponible la calzada este del Nuevo Acceso Norte al Puerto de Valencia. Desde el barranco a la entrada en Valencia se amplía la plataforma sólo por el lado oeste. Se sustituye la actual estructura sobre el camí Vell de la Mar y se amplían las existentes sobre el ferrocarril Valencia-Tarragona, el camí Fondo, la acequia de Palmaret, el camí de Farinós y la acequia de Vera. No se amplía la estructura existente sobre el barranco de Carraixet por tener anchura suficiente la existente. Se cubre la acequia de Braç del Morro que todavía discurre a cielo abierto en la mediana de la V-21. Tras la información pública el promotor aclara que el proyecto incluirá las estructuras para el futuro paso del ramal oeste del Nuevo Acceso Norte al Puerto de Valencia y para el futuro paso del Nuevo acceso ferroviario de Alta Velocidad de Levante, Madrid-Castilla-La Mancha-comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Valencia-Albuixech, así como facilitar la continuidad del actualmente interrumpido carril bici procedente de Alboraya hacia la playa.

La alternativa seleccionada presenta un elevado déficit de tierras. El proyecto incluye la integración paisajística y ambiental de las obras, la ejecución del lado oeste del enlace de Alboraya, la reposición del alumbrado existente (enlace de Alboraya y desde el camino de Farinós a la entrada en la ciudad), el drenaje longitudinal de la vía, la reposición de todas las acequias atravesadas y de los caminos afectados (el del lado oeste desde el citado enlace al barranco de Carrixet y en ambos lados desde el barranco a la entrada en Valencia) y del resto de servicios afectados, así como la señalización y elementos complementarios ligados a la funcionalidad de la infraestructura. Incluye también la demolición de las partes de la actual infraestructura que puedan quedar sin uso.

La descripción de las distintas alternativas contempladas por el promotor se recogen en el apartado 4.1.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

A continuación se resumen los principales aspectos del medio de acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental.

El área de estudio es una zona llana litoral muy antropizada, localizada en la plana de Valencia Norte, que presenta edificios y viviendas diseminadas asociadas a parcelas cultivadas.

En el área de entorno del proyecto están presentes numerosas acequias de riego (con función de drenaje de escorrentía) que desembocan en el barranco de Carraixet, en los marjales o directamente al mar Mediterráneo. El barranco de Carraixet permanece seco la mayor parte del año, salvo en los tres últimos kilómetros debido a los excedentes de riego y la incursión de agua de mar. El barranco está encauzado en la zona del proyecto. El proyecto atraviesa numerosas acequias como Braç del Morro, Palmaret y Vera, entre otras. El acuífero detrítico presenta niveles freáticos bastante superficiales, siendo la calidad de las aguas subterráneas muy deficiente, con elevados niveles de nitratos y otros contaminantes.

La vegetación natural es prácticamente inexistente, siendo predominante el cultivo de regadío (huerta tradicional). En los márgenes de los cauces puede encontrarse romero (*Rosmarinus officinalis*), aliaga (*Genista scorpius*), palmito (*Chamaerops humilis*), tomillo (*Thymus vulgaris*), etc.

Al tratarse de un área periurbana y muy alterada, las comunidades faunísticas presentes en el entorno de la autovía son, en general, pobres. Cabe citar, dentro de las aves, la presencia frecuente de gaviotas, además de aves típicas del medio agrario y urbano; así como la presencia de anfibios y reptiles en acequias y zonas de encharcamiento temporal o, dentro de los mamíferos, algunas especies de murciélagos.

El paisaje se enmarca dentro de la denominada Huerta Valenciana, que constituye un elemento patrimonial en su conjunto, integrado por los desarrollos agrícolas tradicionales, con sus estructuras de riego y las edificaciones típicas propias de ese uso. Cabe destacar los siguientes elementos patrimoniales: Molí de Farinós, Molí de Gamba, Molí de Vera; las acequias del camí Vell de la Mar, del camí Fondo, Mayor, de Palmaret y de Vera; la Alquería de Requeri, la Ermita del Peixets, así como algunas barracas y otras edificaciones catalogadas.

3. Resumen del proceso de evaluación

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

El proyecto Ampliación a tres carriles en el tramo Carraixet-Valencia de la autovía A-21 fue tramitado como anexo II y tuvo resolución de sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental de 28 de junio de 2010, trasladándose copia de las contestaciones recibidas. El citado proyecto únicamente incluye el tramo desde la margen sur del barranco de Carraixet al final del proyecto objeto de la presente declaración de impacto ambiental. Con fecha 14 de febrero de 2013 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural formuló la resolución por la que se declaraba la terminación del procedimiento del proyecto al no haberse realizado la información pública en el plazo establecido. Asimismo, con fecha 2 de diciembre de 2013, declaró la conservación de actos del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del citado proyecto, tras solicitarlo la Dirección General de Carreteras. La conservación de actos comprende la documentación ambiental inicial y el trámite de consultas.

3.1.1 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones: En la tabla adjunta se han recogido los organismos que fueron consultados en su día, señalando con una X, aquellos que emitieron respuesta. A continuación se indican los aspectos ambientales más destacados en las mismas. El promotor indica que en el estudio de impacto ambiental se han recogido las medidas establecidas en las declaraciones de

impacto ambiental correspondientes al acceso norte al puerto de Valencia y a la ampliación a tres carriles del tramo Puçol-Carraixet de la autovía V-21.

Administraciones públicas y público interesado	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.	X
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.	—
Delegación del Gobierno en Valencia.	—
Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalidad Valenciana.	—
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalidad Valenciana.	X(*)
Dirección General del Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalidad Valenciana.	X
Dirección General para el Cambio Climático de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalidad Valenciana.	—
Dirección General del Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalidad Valenciana.	X
Diputación Provincial de Valencia, Servicio de Medio Ambiente.	—
Ayuntamiento de Valencia.	X
Ayuntamiento de Alboraya. (Valencia).	—
WWF/ADENA (Madrid).	—
SEO/BirdLife (Madrid).	—
Ecologistas en Acción-Grup Ecologista Sanruc (Valencia).	—

(*) Recibida el 6 de agosto de 2010, después de emitirse el informe de alcance del estudio de impacto ambiental.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica factores de carácter general a tener en cuenta relativos a las obras de fábrica, drenaje superficial, rellenos, vertidos, préstamos, extracciones en cauces o zonas de servidumbre, vegetación de ribera, etc. Señala que en las obras del encauzamiento del barranco de Carraixet (tramo del sifón de Rascaño al mar) se restituyó para 6 carriles el puente de la autovía V-21.

La Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano indica la necesidad de llevar a cabo una prospección arqueológica de acuerdo con lo previsto en el artículo 62 de la Ley del Patrimonio Cultural Valenciano y de solicitar la autorización del proyecto de prospección. El estudio de afecciones debe contemplar elementos arquitectónicos y etnológicos, incluyendo las medidas a adoptar si fuera necesario. Indica que no se necesita realizar actuación alguna respecto al patrimonio paleontológico, pero se deberán tener en cuenta las limitaciones que se deriven de la presencia de Bienes de Interés Cultural.

La Dirección General de Territorio y Paisaje considera que el entorno del proyecto presenta una elevada calidad paisajística y cultural; además de estar afectado por riesgo de inundación, por lo que el proyecto puede causar efectos significativos sobre el paisaje y sobre el territorio en general. Propone estudiar en detalle la alternativa 1 por atravesar el proyecto el área de Huerta Histórica de máximo valor y ser esta alternativa la que minimiza la nueva ocupación de suelo de Huerta; contemplar en el resto de alternativas la afección al parcelario y a las edificaciones dispersas de la Huerta Valenciana, evitando, en la medida de lo posible, la creación de espacios residuales o la ruptura de la estructura del tejido agrario; considerar las sinergias con otras infraestructuras existentes y previstas; incorporar un recorrido peatonal-ciclista en el tramo objeto del proyecto; así como plantear la infraestructura de forma coherente con el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia (PATPHV). Además, realiza indicaciones sobre la integración paisajística y contenidos específicos en esta materia. Indica la necesidad de realizar un estudio de inundabilidad para determinar la posible afección a terceros, aportando la cartografía de riesgos después de la actuación y teniendo en cuenta lo dispuesto a tales

efectos en el Plan de Acción Territorial sobre Prevención de Riesgo de Inundación de la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).

El Área de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Generalidad Valenciana recoge las indicaciones anteriores de la D.G. de Territorio y Paisaje. Señala que debe recabarse el preceptivo informe de la D.G. de Patrimonio Cultural Valenciano e incorporar sus prescripciones; incluir el volumen de tierras previsto para la ejecución de las obras, especificando destino y origen de todos los materiales; localizar el área de instalaciones auxiliares e incluir zonificación de áreas de exclusión de actividades de obra; eliminar correctamente los residuos de vegetación evitando su quema; diseñar la revegetación con especies propias de la flora local y evitar el uso de especies exóticas, especialmente las invasoras; así como tener en cuenta la legislación autonómica en relación con la evaluación ambiental en lo referente a actuaciones en materia de vías de comunicación. Indica la necesidad de redactar un estudio acústico de acuerdo con la Ley autonómica 7/2002, de 3 de diciembre, considerando los puntos de carretera más próximos a las viviendas unifamiliares existentes y al edificio de apartamentos situado a la altura del p.k. 15+000, valorando la conveniencia de instalar pantallas acústicas y pavimento fonoabsorbente.

El Ayuntamiento de Valencia no aprecia impactos ambientales significativos e informa que la zona de afección está clasificada como Sistema General de Red Vial Interurbana en Suelo No Urbanizable.

3.1.2 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre el estudio de impacto ambiental: En la decisión de sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, realizada en junio de 2010, se indicó al promotor la amplitud y el nivel de detalle del estudio de impacto ambiental y se trasladaron las contestaciones recibidas.

Entre los aspectos que debía considerar destacan el análisis de alternativas de menor afección al territorio de la Huerta, la afección de cada alternativa a los terrenos de la Huerta y a las edificaciones dispersas de ésta, los efectos sobre los elementos constitutivos de su paisaje (sistemas de riego, drenajes, caminos, parcelas agrícolas, etc.), la integración paisajística de la obra, la potencial inundabilidad a terceros, el ruido, el balance de tierras para cada alternativa, préstamos y vertederos, instalaciones auxiliares, elementos a demoler porque queden fuera de uso y restauración de los terrenos afectados, etc..

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

3.2.1 Información pública: La Dirección General de Carreteras sometió el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante su publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE) y en el Boletín Oficial de la provincia de Valencia (BOP), con fechas 7 y 12 de febrero de 2014, respectivamente. Este mismo día 7 también fue anunciado en un diario local. La citada Dirección General remitió el proyecto a los organismos, instituciones, empresas y asociaciones afectados o que participaron en el trámite de consultas, solicitando su informe. El total de alegaciones presentadas asciende a 25 incluyendo la del Servicio de Ordenación del Territorio de la Generalidad Valenciana remitida tras la remisión del expediente de información pública. Con fecha 2 de junio de 2014 se recibe en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente el expediente completo del proyecto que incluye el resultado de la información pública y el estudio de impacto ambiental. A continuación se recogen sucintamente aquellas con contenido ambiental o que pudieran repercutir sobre el medio ambiente y la respuesta del promotor a las mismas.

El Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente indica que la infraestructura se sitúa sobre territorio identificado como Paisaje de Relevancia Regional PRR 37 Huerta de Valencia en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. Observa, respecto al trazado de la carretera, que el promotor descarta la alternativa 1, la de menor afección paisajística, por no alcanzar la velocidad adecuada desde un punto de vista de seguridad vial. Respecto al contenido del estudio en materia de paisaje considera suficiente la documentación aportada y adecuadas

las medidas correctoras propuestas siempre que no se afecte a la visibilidad hacia el paisaje de alto valor que conforma la Huerta por elementos laterales (defensas, señalización, etc.) que se localicen a lo largo de los bordes de la calzada y siempre que se actúe en las zonas intermedias que pudieran quedar entre la obra proyectada y las del «Nuevo Acceso Norte al Puerto de Valencia».

El promotor contesta que en el momento de analizar la colocación de la señalización lateral, barreras de protección, pantallas antirruído, etc., se intentará que sean los mínimos elementos que garanticen la funcionalidad y seguridad de la carretera; que a corto plazo no existirán zonas intermedias entre infraestructuras, pero que se prestará especial atención a la revegetación con especies arbustivas y herbáceas del talud de ampliación de la V-21.

La Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente señala, como elementos que pueden verse afectados por el proyecto, elementos del patrimonio hidráulico como el Molí de Farinós o Molí Nou, el Molí de Gamba o el Molí de Vera; acequias como la del Camí Vell de la Mar, del Camí Fondo, Mayor, del Palmaret y de Vera; y elementos arquitectónicos entre los que destacan los que tienen un elevado nivel de protección como la Alquería de Requerí, la Ermita dels Peixets y varias barracas. Respecto a la alternativa seleccionada indica que se adapta bastante a la traza existente, desplazándose hacia el oeste en la curva: No obstante, recuerda que en el trámite de consultas indicó la necesidad de estudiar en detalle la alternativa 1, que minimiza la ocupación de la Huerta. Con la alternativa elegida se ocupan nuevos terrenos y se genera un espacio residual al desplazar el eje de la calzada. Los terrenos por los que discurre la autovía son una zona de Huerta Histórica de máximo valor.

Recuerda la posibilidad de reutilizar en obras de restauración, acondicionamiento y relleno o construcción los residuos inertes que sean adecuados en lugar del vertido de estos materiales excedentarios en canteras o vertederos de RCDs (Decreto 200/2004, de 1 de octubre, autonómico). Indica que no se aporta estudio de inundabilidad, aunque sí se ha procedido a la revisión de las actuaciones ejecutadas destinadas a reducir el riesgo de inundación y una recopilación de las últimas cartografías de riesgo de la zona. No se ha considerado la obligación de diseñar las obras de drenaje transversal con un periodo de retorno de 500 años (artículo 26 del PATRICOVA). Señala que los objetivos de calidad acústica que se han considerado en el estudio son los de la normativa estatal y que, al estar ubicada la totalidad de la infraestructura proyectada en la Comunidad Valenciana, deben aplicarse los objetivos de calidad de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre. Indica que queda clara la reposición de la vía pecuaria Colada del Barranco de Carraixet, que discurre paralela al citado barranco, al mantenerse intacta la estructura que lo cruza. Señala que no está prevista su afección durante ejecución de las obras. Recomienda limitar la velocidad de los vehículos en obra, tomar precauciones en las plantas de hormigonado para minimizar la contaminación atmosférica, disminuir la altura de las columnas de soporte de las luminarias para minimizar la contaminación lumínica, adaptar las obras de drenaje a lo establecido en el PATRICOVA e incorporar un programa de mantenimiento de las medidas indicadas en el estudio de impacto ambiental a lo largo de la vida útil de la infraestructura.

El promotor contesta que las recomendaciones relativas a la velocidad de los vehículos en obra y a las medidas para reducir la contaminación lumínica producida por las luminarias se tendrán en cuenta en el proyecto de construcción. Señala que no se contemplan plantas de hormigonado in situ. Respecto a la exigencia de considerar el periodo de retorno de 500 años en el diseño del drenaje transversal cita la posibilidad, recogida en el artículo 26.3.a del PATRICOVA, de reducirlo a 100 años si se justifica la inviabilidad técnica o económica de cualquier otra solución de protección superior. Considera que es técnica y económicamente inviable el proyecto si hay que sustituir todas las obras de drenaje (acequias) del proyecto para que tengan capacidad para el caudal de 500 años, lo que sí se cumple en el puente que cruza el único cauce del proyecto, el barranco de Carraixet. Resalta que a lo largo del trazado existen grandes aberturas en el terraplén de la V-21

(caminos, etc.) que no se han tenido en cuenta en el cálculo del drenaje por no ser obras de drenaje como tales, pero que sin duda son pasos que el agua utilizará para drenar hacia el mar, por lo que, en caso de grandes eventos de lluvia, estos pasos dotan a la autovía de una capacidad de desagüe mayor que la calculada. Inicialmente plantea la posibilidad de mejora del drenaje incorporando una batería de 3 marcos de 2x2 m al sur del barranco de Carraixet aprovechando la necesidad de levantar la calzada actual para construir la estructura del Camí Vell de la Mar, que desecha en el informe de alegaciones de 2015. Alude al informe emitido el 8 de mayo de 2014 del Servicio de Ordenación del Territorio que informa favorablemente el proyecto sin marcos concluyendo que es compatible con las determinaciones normativas del PATRICOVA.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte emite informe favorable y vinculante en los términos que a continuación se exponen. No existe afección al patrimonio de naturaleza arquitectónica ni al patrimonio paleontológico. Será necesario el seguimiento arqueológico intensivo de las obras (diario entre los pp.kk. 16+600-16+700 y semanal en el resto). Respecto al patrimonio etnológico, indica que el inmueble de la Ermita dels Peixets no tiene riesgo de afección, pero si se ve afectado el ámbito en el que se celebra la tradicional romería, lo que deberá prever el proyecto garantizando la disponibilidad de la zona y sus accesos en las fechas de la festividad, preservando la seguridad. Un horno de barraca y Casa Marí reciben afección directa, pudiendo ser abordada la demolición documentando previamente ambas construcciones mediante amplio reportaje fotográfico y planimetría. Se afecta a un crucero que deberá ser reubicado fuera del ámbito de afección conservando su carácter caminero en la nueva localización. No se prevé ningún tipo de afección al cementerio de Benimaclet ni a las barracas de Panach. Deberá balizarse la Chimenea Industrial de Leche Clesa para evitar afecciones accidentales. Debe garantizarse la continuidad de servicio de los caminos rurales y sistema de riego tradicional durante las obras. Indica la necesidad de que se le remita la declaración de impacto ambiental para garantizar el cumplimiento de las medidas y la notificación de cualquier hallazgo arqueológico que pudiera ocurrir durante las obras o de cualquier variación en las medidas propuestas.

El promotor contesta que incorporará al proyecto y presupuesto las citadas medidas (algunas de las cuales ya estaban incluidas) y solicitará los informes pertinentes.

La D.G. de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda y la D.G. de Transportes y Logística, ambas de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente reclaman la construcción de una vía colectora de dos carriles hacia Valencia desde el enlace de Port Saplaya.

El promotor indica que no son competencia suya las obras de la vía colectora sino de la Generalidad Valenciana al estar integrada en el proyecto de Acceso Norte al Puerto de Valencia. Además indica que presenta problemas de compatibilidad con el cumplimiento de la normativa. No obstante, asume en este proyecto constructivo la ejecución de las estructuras de cruce del Acceso Norte al Puerto de Valencia y del AVE Valencia – Barcelona con la V-21, dado que su no construcción conllevaría la posterior demolición de la calzada ejecutada y el corte parcial de tráfico en el acceso a la ciudad cuando se ejecuten las futuras obras de los mencionados proyectos.

El Área de Carreteras de la Diputación de Valencia indica que sería conveniente prolongar el actual carril bici de la CV-311 (que finaliza en la V-21 y que el proyecto repone en la glorieta oeste) permitiendo la conexión peatonal y ciclista entre las dos márgenes de la autovía y el acceso a la playa. Dada la anchura insuficiente de la actual estructura de paso, sería necesario la ampliación de ésta o la construcción de una pasarela paralela a la estructura existente o cualquier otra actuación que se estime adecuada.

El promotor no considera oportuna su inclusión en el proyecto, remitiéndose a la orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, en la que se estipula que las obras o mejoras adicionales solicitadas deben ser acordadas mediante Convenio que incluya aportación económica por parte de la Administración territorial solicitante. Indica que, en otras actuaciones similares sobre esta carretera, ha sido el promotor de cada actuación (p.e. municipios de Puçol y El Puig) el que lo ha resuelto mediante una pasarela sobre la V-21.

Área de Planificación Urbanística y Territorial del Ayuntamiento de Alboraya propone que la reposición del Camí Vell de la Mar se efectúe teniendo en cuenta el proyecto del ayuntamiento de Bulevar Central, manteniendo en la estructura un gálibo vertical mínimo de 5,5 m y una anchura de 30 m. Además, esta estructura debe ser compatible con la reposición del actual Camí Vell de la Mar manteniendo un gálibo igual o superior al del paso actual.

El promotor, basándose en la antes citada orden del Ministerio de Fomento, contesta que no es posible la ampliación de 16 m a 30 m de la estructura proyectada para la reposición de este camino. No obstante, indica que la estructura proyectada supondría medio paso del futuro bulvar, debiendo ejecutar el Ayuntamiento de Alboraya únicamente una estructura gemela junto a esta cuando se produzca el desarrollo urbanístico. Respecto al gálibo vertical, indica que en la nueva estructura se dispone de un gálibo libre de de 3,40 m, no mermando su uso actual. Desaconseja el gálibo vertical de 5,50 m porque obliga a rebajar la rasante del camino por debajo del terreno natural en una zona inundable. No obstante, indica que en el diseño de la estructura se contemplará su posible adaptación futura a una bajada de la rasante para permitir un futuro gálibo de 5,50 m si se considera oportuno.

Concejales del Grupo Municipal Colació Compromís del Ayuntamiento de Alboraya consideran que debe valorarse como mejor solución la alternativa 1 en vez de la 7 por el elevado valor de los terrenos de huerta que ocupa. A este respecto señalan que se valora como imprescindible ir a 100 km/h cuando representa una mejora de 12 segundos en un tramo a la entrada de Valencia en el que habría que ir reduciendo la velocidad porque es la entrada en zona urbana. Indican que el proyecto no mejora la permeabilidad frente a avenidas ni los pasos inferiores existentes (sólo se amplían); no piensa en la futura ampliación de las vías para el paso del AVE y el corredor Mediterráneo, ni hace mejora paisajística alguna en el entorno de la Ermita dels Peixets a su paso por el Carraixet. Solicitan que el Camí Vell de la Mar cruce en paso inferior también el ferrocarril, eliminando el actual paso superior sobre él, para reducir el impacto visual y la superficie ocupada de huerta, además de mejorar el trazado del camino.

El promotor contesta que, aunque la alternativa 7 supone una mayor ocupación de terrenos de huerta que la 1, la 7 supone una optimización del aprovechamiento de la plataforma existente al ampliarse por un único margen, lo que implica una menor afección a servicios. Además el suelo ocupado por la alternativa 7 se encuentra dentro de la zona de protección viaria de la autovía. Respecto a la mejora frente avenidas responde lo mismo que a la D.G de Evaluación Ambiental y Territorial. Señala que se amplía a 16 m el paso inferior del Camí Vell de la Mar porque hay que demoler la estructura existente; hacerlo en las restantes estructuras de paso implicaría levantar totalmente la calzada existente, con graves problemas para el tráfico y elevado sobrecoste económico. Vuelve a aludir a la orden del Ministerio de Fomento anteriormente citada, tanto para esta petición como para la de modificar el actual paso superior sobre el ferrocarril, que no se acepta. Respecto al paisaje alude al informe favorable respecto al proyecto del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje recogido en este mismo apartado 3.2.1 y a que no hubo alegaciones en el periodo de información pública de las Encuestas de Paisaje realizadas en los municipios afectados (diciembre 2010-enero 2011). Indica que la actuación proyectada se desarrolla por el interior de la vía colectora en dirección a Castellón del Nuevo Acceso Norte al Puerto de Valencia, no generando afección alguna en el tramo en el que se localiza la ermita.

La Comunidad de Regantes Acequia de Rascaña indica la existencia de acequias y conducciones no recogidas en el proyecto, la necesidad de ejecutar un arenero en la acequia de la Morra por las dificultades de limpieza de la acequia, originadas por la reciente construcción de la rotonda este del enlace de Alboraya y la cubrición de la mediana por los nuevos carriles.

El promotor contesta que tendrá en cuenta la reposición de las acequias que no hayan sido tenidas en cuenta y ejecutará el citado arenero con las características especificadas por la citada Comunidad de Regantes.

La Asociación de Vecinos Cívica y Cultural de Port Saplaya cuestiona la necesidad del proyecto y del estímulo del transporte privado frente al colectivo. Indica que con el proyecto se agravan los actuales problemas de evacuación, ruido y tráfico de camiones que utilizan el puente de la V-21 con un carril por sentido y sin aceras ni carril bici. Señala la afección al entorno protegido de la Huerta (casi 5 ha en total), a las edificaciones dispersas de uso agrícola y a la red de caminos y acequias. Solicita el inmediato cumplimiento de la DIA de 2002 que contempla la regeneración de la zona norte junto al Barranco de Carraixet, tratándola como parque junto con el área de la ermita y el barranco, con vías ciclistas y peatonales que permitan la conexión del núcleo urbano de Port Saplaya con su entorno; así como mejorar la conexión del puente sobre la V-21 con dos carriles y rotondas que también sean peatonales. Rechaza el proyecto por necesitar una enmienda total y pide replantear los restantes proyectos de infraestructuras de transporte pendientes de ejecución o parcialmente ejecutados (Acceso Norte, AVE y corredor Mediterráneo).

El promotor responde que la regeneración ambiental de la parcela al norte del barranco está prevista en el proyecto del tramo Puçol-Carraixet de la autovía V-21 y en el proyecto objeto de la presente resolución (a fecha de la presente resolución, la citada parcela ha sido restaurada tras finalizar las obras del mencionado proyecto). Indica que la remodelación y mejora del enlace es completa, puesto que con los dos proyectos se va actuar sobre ambas rotondas del enlace y que la ampliación del puente a dos carriles no es técnicamente viable. No se ha ampliado ninguno de los puentes de la V-21. Alude de nuevo a la citada orden FOM/3317/2010 para las obras de mejora solicitadas. Respecto a la necesidad de reevaluar el impacto territorial y la rentabilidad de los otros proyectos citados, indica que no es competencia de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Particulares propietarios de dos edificaciones afectadas, un antiguo horno de pan con más de 100 años que daba servicio a la zona y una vivienda tradicional utilizada hoy como almacén de aperos para el trabajo en los cultivos colindantes, solicitan un pequeño desplazamiento del trazado para evitar la afección a ellas y al camino que da acceso a las mismas y a los campos de cultivo colindantes.

El promotor contesta que el trazado proyectado ha intentado ser lo más respetuoso posible con las edificaciones existentes. No obstante, en este caso, la ubicación de las mismas no permite tener margen de modificación del trazado, siendo la afección consecuencia directa de la ampliación de la plataforma, no de las necesidades de la franja de dominio público, por lo que es inviable su mantenimiento.

Un particular afectado por la ampliación en la margen oeste solicita la modificación del trazado e indica la afección a ejemplares arbóreos de 3-4 m (palmeras y cipreses), la afección acústica a la vivienda (alquería tradicional ya con doble acristalamiento), afección lumínica, etc. Solicita la realización de estudios acústicos con predicción de niveles sonoros en explotación y la correspondiente adopción de medidas de protección acústica. También solicita la implementación de medidas que permitan la protección de propiedades que conservan un cierto valor en el patrimonio cultural e histórico de la zona.

El promotor contesta que cualquier modificación del trazado para ampliar la plataforma por el este supondría la afección directa a otras edificaciones existentes en esa margen. Considera que el trazado proyectado genera la mínima afección sobre el conjunto de los propietarios existentes. Respecto al apantallamiento acústico, se remite al estudio acústico del estudio de impacto ambiental y concluye que los tramos que requieren colocación de barreras acústicas ya están ejecutadas o en proceso de ejecución, por ser medidas ya contempladas en otros proyectos en ejecución. Indica que, teniendo en cuenta el carácter disperso de la edificación agrícola de uso residencial en suelo calificado como No Urbanizable y las indicaciones del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje no considera el establecimiento de pantallas acústicas, pero si la utilización de pavimento fonoabsorbente. No obstante, para la ubicación o no de pantallas acústicas y la compatibilidad con lo antes indicado se estará a lo que disponga la DIA.

El Servicio de Ordenación del Territorio de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, en su informe de 8 de mayo de 2014 remitido al órgano ambiental por

el Ministerio de Fomento, considera aceptable la utilización del estudio de inundabilidad realizado con motivo de la tramitación del Plan General de Alboraya que, a pesar de no estar todavía aprobado oficialmente, presenta mapas de calados coherentes con las cartografías disponibles en este Servicio. Indica que, una vez estudiado el drenaje, tanto el existente como las necesidades generadas por la ampliación, se puede concluir que no será precisa la implantación de medidas extraordinarias puesto que las obras generadas por la ampliación de la autovía no suponen cambio alguno en el sistema de drenaje actual. Por todo ello, concluye que el proyecto se encuentra afectado por riesgo de inundación, siendo compatible con las determinaciones normativas del PATRICOVA.

3.2.2 Modificaciones introducidas por el promotor en el proyecto tras la información pública: Tras la información pública el promotor incorpora al proyecto la construcción de un arenero en el acequia del Braç del Morro, la estructura necesaria para el futuro cruce del AVE y el carril bici que facilite la conexión Alboraya – playa.

El carril bici actual discurre segregado del tráfico hasta alcanzar el estribo oeste del enlace de Alboraya, donde se interrumpe por las limitada anchura de la estructura. El promotor, para evitar la peligrosidad que supondría continuar la ruta ciclista por la estructura del enlace, propone conectarlo con las rutas ciclistas existentes (n^{os} 10 - paralela al barranco de Carraixet y 12 – paralela a la playa) por el camino de servicio de uso agrícola que se repone por la margen derecha, desde el enlace hasta el paso inferior del p.k. 14+250 junto al barranco de Carraixet, donde enlaza con la ruta n^o 12. Para garantizar la ausencia de conflictos con el tráfico de vehículos que accede a la glorieta, se suprime el tramo actual de carril bici existente dentro de la glorieta del enlace oeste de Alboraya, dándole un itinerario alternativo con un cruce a distinto nivel con el ramal de la glorieta mediante la ejecución de un marco. La calzada ciclista repuesta por el camino de servicio tendrá el mismo tratamiento y señalización que las mencionadas rutas ciclistas con las que enlaza.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental.

3.3.1 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental: Con fecha 25 de septiembre de 2014 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicitó al promotor aclaraciones sobre las actuaciones concretas incluidas en el proyecto y sobre el estado actual de ejecución de las actuaciones de los distintos proyectos que afectan al mismo tramo que el proyecto objeto de resolución. Solicitó también que se completase el estudio acústico (medidas preoperacionales, identificación y tipología de las viviendas aisladas afectadas, etc.) y el anejo de arqueología para que incluyera el tramo completo objeto de resolución. Con fechas 24 de octubre de 2014 y diciembre de 2014 se recibe en la Subdirección General de Evaluación Ambiental la documentación solicitada.

Con fecha 6 de febrero de 2014, a la vista de la documentación complementaria recibida, junto con el análisis de las alegaciones recibidas y la consideración de lo indicado en el documento de alcance, se solicitó al promotor el análisis de detalle de la alternativa 1 y de sus impactos más relevantes (ocupación de huerta, ruido, paisaje, riesgo de inundación), comparándolos con los de la alternativa 7; así como, en su caso, las razones que llevan al promotor a no considerar viable la alternativa 1. También se solicitó completar el estudio acústico remitido con la documentación complementaria (medidas preoperacionales nocturnas, revisión de la modelización y de la zonificación y, en consecuencia, de la propuesta de medidas protectoras de ruido para cumplir los objetivos de calidad acústica teniendo en cuenta las recomendaciones del organismo autonómico con competencias respecto al paisaje), así como los informes de conformidad de la Confederación Hidrográfica del Júcar y de la Subdirección General de Ordenación, Planificación y Actuaciones Territoriales Estratégicas de la Generalidad Valenciana (competencia PATRICOVA) con la propuesta de mejora del drenaje mediante la batería de marcos 2 x 2 m. Con fecha 27 de marzo de 2015 se recibe la citada información en el Ministerio de Alimentación, Agricultura y Medio Ambiente. El 10 de abril de 2015 se solicita al promotor aclaraciones sobre discrepancias detectadas en la documentación remitida. El 27 de mayo de 2015 se recibe en el órgano ambiental las aclaraciones del promotor. El 29 de

mayo de 2015 el promotor remite un nuevo informe del expediente de información pública tras desechar definitivamente la posibilidad que había barajado de ejecutar una batería de marcos 2 x 2 m.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El estudio de impacto ambiental considera 7 alternativas.

La alternativa 1 mantiene las características de trazado de 80 km/h y visibilidad de 80 km/h. El radio de curvatura es de 610 m. Permite el aprovechamiento de la plataforma y de las estructuras. En la documentación complementaria remitida en marzo de 2015 el promotor indica la inviabilidad actual de esta alternativa con el diseño inicial debido a la construcción del ramal lado mar del Acceso Norte al Puerto de Valencia, que impide la ampliación por esa margen y la coordinación con el citado ramal (vías colectoras), así como la necesidad de ampliar más la plataforma por la margen oeste. Ello conllevaría la adaptación del trazado, al que denomina alternativa 1-adaptada.

La alternativa 2 se diseña con un trazado de 100 km/h y visibilidad de 100 km/h. El radio de la curva es de 1.280 m. La alternativa 3 propone un trazado de 100 km/h con despejes y el radio de la curva es de 610 m. La alternativa 4 propone un trazado de 100 km/h con visibilidad de 100 km/h en sentido Valencia y trazado de 80 km/h con visibilidad de 80 km/h en sentido Puçol. El radio de la curva es de 610 m.

De estas cuatro alternativas planteadas inicialmente, elige la 3 y a partir de ella propone ampliar la mediana en la zona del barranco de Carraixet de 1,50 m a 3 m, con objeto de homogeneizarla y aprovecharla para ampliar el despeje en la curva. A partir de ella, en la Fase I del Proyecto de Trazado (diciembre de 2010) se estudian varias alternativas (5, 6 y 7) que buscan ampliar las estructuras por una única margen para facilitar la construcción. El promotor indica que en la citada fase se trata de cumplir con los objetivos de homogeneidad del trazado de la orden de estudio, evitando un cambio brusco de velocidad entre la curva y el resto por lo que se fija la velocidad óptima de la curva en 100 km/h.

Las alternativas 5 y 6 proponen un trazado de 100 km/h sin despejes, mediana de 3 m y curva de radio 700 m. La 5 diseña una nueva plataforma sobre la existente y la 6 una nueva plataforma independiente de la existente.

La alternativa 7 corresponde a un trazado de 100 km/h con despejes diseñado sobre la plataforma existente, mediana de 4 desde el enlace de Alboraya hasta el barranco de Carraixet y curva de radio 700 m. Se modifican los dos ejes del tramo anterior incluyendo clotoides. La ampliación hasta el p.k. 15+800 se realiza sólo por el lado oeste con objeto de posibilitar los desvíos de tráfico durante la ejecución de las obras, en especial el paso sobre el ferrocarril, permitiendo construir la mitad de la estructura sin afectar a la plataforma existente y utilizarla después para desviar el tráfico.

El promotor no considera viables ambientalmente las alternativas 2, 3 y 6 por su afección a la Huerta de Valencia. Desecha las alternativas 1, 4 y 5 por no resolver uno de los objetivos prioritarios del proyecto: la mejora del trazado de la curva.

El promotor desecha la alternativa 1 por falta de funcionalidad y deficiente trazado. Tras el estudio detallado de ésta, considera que no es viable por no mejorar la curva (al centrarse en el aprovechamiento de la plataforma existente y mantener la velocidad de 80 km/h) e indica que, por ello, incumple la orden de estudio de 19 de diciembre de 2007 (que fija la velocidad en 100 km/h) y supondría un tramo crítico para la seguridad vial por la acusada diferencia de velocidad respecto al resto del tramo.

A pesar de haber sido desechada por el promotor la alternativa 1-adaptada, a petición del órgano ambiental teniendo en cuenta las alegaciones presentadas, el promotor realiza en la documentación adicional de marzo el análisis de la alternativa 1-adaptada al ramal del lado mar del Acceso Norte al Puerto. A la luz del total de la documentación adicional recibida, el promotor, considerando el vuelo y la topografía de campo realizados para el proyecto y el mayor grado de detalle en la definición de alternativas en abril de 2015 indica

que la superficie de Huerta afectada e infraestructuras de riego asociadas es de 16.966 m² en la alternativa 1-adaptada y 26.827 m² en la alternativa 7 en el tramo en el que difieren, comprendido entre los pp.kk. 14+300 y 16+080, con la consiguiente modificación de la matriz de impactos del estudio de impacto ambiental. En la documentación adicional se indica que las diferencias entre alternativas (excluida la 0) y, en consecuencia, entre sus impactos, se concentra en el tramo en curva (pp.kk. 14+300-15+800) y que esta diferencia se centra en el paisaje y en el planeamiento y usos del suelo, alcanzando la alternativa 1-adaptada un valor similar al de la 7, donde en ambos casos los califica de severos. En la comparativa de ambas alternativas de la citada documentación adicional, el promotor concluye que la diferencia de superficies afectadas es mínima y que, en consecuencia, la diferencia de afección al paisaje y al planeamiento y a los usos del suelo también es mínima. En lo referente a niveles de ruido, indica que la diferencia también es mínima, de 2 dB (A) en el caso más desfavorable, en el margen derecho en la alternativa 7.

El promotor selecciona la alternativa 7 por cumplir sus expectativas en cuanto a trazado (funcionalidad y consistencia) y tener impactos similares a la alternativa 1-adaptada sobre el medio ambiente. Además resalta que se encuentra incluida en el espacio comprendido entre las dos vías colectoras del Acceso Norte al Puerto de Valencia con DIA aprobada, del que ya está ejecutada la del lado mar, y que todo este espacio está calificado como Suelo No Urbanizable de Protección de Infraestructuras en la revisión de 2011 del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Alboraya.

4.2 Impactos ambientales significativos de la alternativa elegida. Medidas y seguimiento.

A continuación se recogen los impactos más significativos y las medidas preventivas y correctoras diseñadas para su prevención o minimización. Para ello se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental, la información complementaria aportada por el promotor y los informes recibidos como respuesta al trámite de consultas previas e información pública, mencionados en el apartado 3 de la presente resolución.

4.2.1 Contaminación atmosférica, acústica y lumínica: Durante la fase de construcción las principales afecciones sobre la calidad atmosférica se producirán por el aumento de partículas en suspensión y contaminantes atmosféricos derivado del tránsito de la maquinaria, movimiento de tierras y la acumulación de materiales de la obra.

El promotor, para reducir el impacto sobre la calidad del aire, propone medidas como el riego de caminos y zonas de obras, el transporte cubierto de los materiales y el mantenimiento adecuado de los vehículos y maquinaria de obra, de tal forma que se asegure el cumplimiento de la normativa vigente referente a emisiones atmosféricas.

Por lo que respecta a la contaminación acústica el promotor, en el estudio acústico completado con la documentación adicional, ha realizado medidas de los niveles actuales de inmisión sonora identificando los receptores y su tipología (por uso), incluyendo la edificación dispersa, y ha realizado una modelización de las previsiones de los niveles de inmisión sonora futuros tanto para el año estimado por el estudio de puesta en servicio (2015) como para los horizontes de 2025 y 2035.

El estudio acústico del estudio de impacto ambiental detecta como puntos más sensibles el núcleo urbano de Port Saplaya y la urbanización Patacona Resorts, donde se superan ampliamente los objetivos de calidad acústica diurnos y nocturnos tanto de la legislación autonómica (Ley 7/2002) como estatal (R.D. 1367/2007 y Ley 37/2003). Tras aplicar a los niveles calculados las correcciones que estima pertinentes (atenuación por distancia al receptor y por empleo de pavimento fonoabsorbente) siguen sobrepasándose los objetivos de calidad, por lo que concluye la necesidad de instalar pantallas de protección acústica. Las citadas pantallas se encuentran ya instaladas como consecuencia de las declaraciones de impacto ambiental del proyecto de Ampliación a tres carriles de la V-21 tramo Puçol-Carraixet» y del estudio informativo Acceso norte al puerto de Valencia y de la ejecución de las obras de la calzada este de este último. Las pantallas instaladas se encuentran en la margen derecha de la calzada

sentido norte (pp.kk. aprox. 12+650 – 13+450) y en la misma margen a la altura de la curva del p.k.15+000 (aprox. pp.kk 14+920 - 15+250) como muestra la documentación adicional recibida.

En la documentación complementaria remitida, el promotor incluye mediciones de ruido preoperacionales diurnas y nocturnas en 37 puntos (con las pantallas antes citadas instaladas) y realiza una modelización para los años horizonte 2025 y 2035. Tras el análisis de los resultados obtenidos, el promotor concluye que la mayoría de las edificaciones existentes incluidas en el tipo de área acústica residencial se encuentran actualmente por debajo de los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes (tabla A del anexo II R.D. 1367/2007, el promotor indica que no se produce una duplicación de la IMD por las actuaciones proyectadas), superándose esos valores objetivos tan sólo en una serie de edificaciones situadas entre los pp.kk. 15+325 - 16+034 (margen derecha) y 15+440 -15+860 (margen izquierda). Además existen dos puntos en el lado tierra de la autovía donde las mediciones arrojan valores superiores a los objetivos de calidad acústica (p.k. 13+425 junto al enlace de Alboraya y p.k. 14+025). El promotor indica que puede deberse a interferencias en las mediciones y que en la modelización sólo se conserva esta superación en la situación futura sólo para el segundo punto citado, una barraca tradicional aislada cuyo uso principal es agrícola o, al menos, no residencial.

El promotor indica que, teniendo en cuenta los resultados de la modelización, en el estado futuro no van a verse afectadas más edificaciones que las que lo están actualmente, aun considerando que dichas edificaciones se encuadren en el sector del territorio con predominio de uso residencial a pesar de que la autovía discurre por una zona con predominio de suelo no urbanizable protegido perteneciente a terrenos agrícolas de la Huerta Valenciana.

El promotor propone la colocación de pantallas acústicas en los tramos en los que actualmente se superan ya los objetivos de calidad: pp.kk. 15+325 - 16+034 (margen derecha) y 15+440 - 15+860 (margen izquierda). No obstante señala que es incompatible con el Plan de Acción Territorial de la Huerta de Valencia (pendiente de aprobación definitiva) por suponer una barrera visual al paisaje de la misma. Por ello, deja la propuesta pendiente de resolución por el órgano ambiental competente. Para el caso de la barraca aislada del p.k. 14+025, el promotor no propone pantalla por ser su uso principal agrícola y tratarse de un punto aislado que produciría un impacto visual al mencionado paisaje. El promotor contempla la posible implantación posterior de pantallas en otras zonas si las posteriores campañas de seguimiento y control arrojarán valores que superen los objetivos de calidad y si son aprobadas por el organismo competente.

En relación con las posibles medidas para minimizar la contaminación lumínica, el promotor indica, tras la información pública, que el prediseño de la iluminación exterior se ha previsto análogo al de los tramos anteriores por homogeneizar, que la reducción de la altura de la columna de soporte de las luminarias no garantiza la reducción de la contaminación lumínica y que se estudiará en el proyecto de construcción la reducción de potencia de las luminarias pasando de 400W a 250W ó 150W según un estudio lumínico específico que permitirá justificar la disposición e interdistancia de las columnas más adecuada para minimizar la contaminación lumínica y cumplir con lo dispuesto en el Reglamento de Eficiencia Energética en instalaciones de alumbrado exterior (RD 1890/2008) y las Recomendaciones de iluminación de carreteras y túneles del Ministerio de Fomento.

4.2.2 Geología y edafología: préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares. Los datos del estudio de impacto ambiental muestran que el volumen total de tierras necesario para la formación de terraplenes es muy superior al obtenido de los desmontes. El promotor estima que el total de material de préstamo, canteras y yacimientos en explotación necesarios para la obra para la alternativa 7 alcanza 186.564 m³, desglosados en 44.867 m³ de pedraplén para sustento de terraplenes, 96.788 m³ de suelo adecuado para el núcleo de terraplén, 6.264 m³ de explanada en caminos pavimentados y 38.645 m³ de suelo seleccionado para la coronación de la explanada. El volumen de tierras de desmonte se estima en 12.330 m³. El volumen de tierra vegetal en 92.248 m³. Para el

tramo en curva en el que difieren las alternativas, el estudio de impacto ambiental estima las necesidades de préstamo de la alternativa 7 en 81.028 m³. El proyecto prevé transportar a vertedero los productos de demolición de firmes, estructuras, muros y otros elementos, estimando sus volúmenes en 945 m³ para la alternativa 7.

El estudio prevé obtener todos los materiales necesarios para la obra de canteras legalizadas en explotación y transportar los materiales sobrantes a vertederos controlados. El promotor establece que, en caso de que finalmente fueran a utilizarse, tanto para explotación como restauración, canteras de nueva apertura o actualmente abandonadas, se exigirá a la empresa adjudicataria de las obras la obtención de los preceptivos permisos legales, incluyendo la DIA favorable emitida por la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. El estudio inventaría tres canteras como posibles dentro de 9 analizadas en la provincia de Valencia, dos en el término municipal de Ribarroja de Turia y una en Buñol; así mismo, propone 3 vertederos de residuos de construcción y demolición (en Moncofar, Segorbe y Sagunto) y uno de inertes (en Ribarroja de Turia).

El proyecto contempla la gestión de residuos de obra conforme con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición.

Los residuos peligrosos generados (aceites, envases contaminados, etc.) serán gestionados por gestores autorizados para su traslado posterior a vertedero autorizado.

El proyecto prevé la utilización de la parcela de Alboraya del Ministerio de Fomento de 44.996 m², situada al norte del barranco de Carraixet en el lado mar, para acopio de tierras. Los terrenos del mismo Ministerio situados al sur del barranco en esa misma margen, con una superficie total de 17.741 m² se destinarán a acopio de ejemplares arbustivos y arbóreos y, si fuera necesario, a acopios de tierra. Los terrenos sitos en la otra margen de la V-21, entre ésta y la proyectada calzada oeste del Acceso Norte al Puerto de Valencia, con una superficie total de 8.058 m², se proyecta utilizarlos para ubicar las instalaciones auxiliares y el punto limpio para la recogida selectiva de residuos. El estudio de impacto indica que las parcelas del lado mar citadas estaban contempladas en el proyecto del tramo anterior de ampliación de la V-21 Puçol-Carraixet como zonas de vertedero e instalaciones auxiliares refrendadas por la DIA. El promotor indica que los desvíos provisionales de tráfico se efectuarán dentro del dominio de la autovía o, si fuera necesario, utilizando los terrenos mencionados, y que las instalaciones y servicios afectados se repondrán enterradas en paralelo al vallado de protección de la autovía sin generar ocupación adicional alguna.

El estudio de impacto ambiental recoge medidas generales de buenas prácticas ambientales: jalonamiento de las obras; retirada, acopio y reutilización de la tierra vegetal; recuperación ambiental de las zonas de instalaciones auxiliares y de cualquier zona afectada por las obras; plan de gestión de residuos; etc. Se prevé realizar el diseño e integración paisajística de la obra atendiendo a las determinaciones expuestas en el Plan de Acción Territorial de la Huerta de Valencia.

4.2.3 Hidrología: El cauce del barranco de Carraixet se encuentra canalizado actualmente en el tramo afectado por el proyecto, la estructura de paso de la autovía sobre el barranco no es necesario ampliarla para ejecutar el proyecto y, de acuerdo con lo indicado por la Confederación Hidrográfica del Júcar, permite el paso del caudal correspondiente a 500 años de periodo de retorno. El proyecto prevé la prolongación de las obras de drenaje transversal existentes, gran parte de ellas correspondientes a las numerosas acequias presentes, así como la cubrición en la parte central de la plataforma (actual mediana) de la acequia Braç del Morro o acequia de la Morra (P.K. 13+350) que ya está cubierta en la parte correspondiente a las dos calzadas actuales. El promotor incorpora al proyecto tras la información pública la reposición de las acequias que no había considerado, así como ejecución en la acequia de la Morra de un arenero de características análogas a las especificadas por la Comunidad de Regantes de la Acequia de Rascaña para facilitar la limpieza de la acequia en el tramo anterior al que deberá cubrirse.

El área de actuación presenta nivel de riesgo de inundación de tipo 4, frecuencia media (100 años) y calado bajo (menos de 0,8 m) en el tramo comprendido entre el

barranco de Carraixet y la acequia de Vera; nivel de riesgo de tipo 2, frecuencia media (100 años) y calado bajo (menos de 0,8 m) a la altura del cruce con la acequia de Vera; así como nivel de riesgo de tipo 6, frecuencia baja (500 años) y calado bajo (menos de 0,8 m) entre la acequia de Vera y la glorieta ubicada junto a la Universidad Politécnica de Valencia.

El promotor no considera viable técnica ni económicamente la sustitución de todas las obras de drenaje actuales para dimensionarlas para un caudal de 500 años de periodo de retorno. El promotor considera suficientes las obras de drenaje existentes, por lo que finalmente (modificación de informe de alegaciones de mayo de 2015) desecha su propuesta de mejorar el drenaje actual instalando una batería de 3 marcos de 2x2 m. esta propuesta la realizó inicialmente tras la información pública, aprovechando la necesidad de levantar la calzada actual en la zona del Camí Vell de la Mar por la construcción de una nueva estructura de paso.

El informe de mayo de 2014 del órgano autonómico competente en materia de inundaciones y en el PATRICOVA considera aceptable la afirmación del promotor de que el proyecto (sin la batería de marcos 2x2m) de ampliación a tres carriles no supone cambio alguno en el sistema de drenaje actual y concluye que el proyecto se encuentra afectado por riesgo de inundación, siendo compatible con las determinaciones normativas del PATRICOVA.

Como medidas de protección de la hidrología, el proyecto contempla el jalonamiento de la zona de obras y de las áreas de especial sensibilidad, la impermeabilización del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares; el mantenimiento de la maquinaria en lugares habilitados a tal fin; la instalación de barreras de retención de sedimentos en las proximidades del Carraixet; el control específico de vertidos para no afectar a los cauces; la correcta gestión de residuos y el control de vertidos accidentales aplicado a toda la red de drenaje; la recogida de aguas procedentes de la zona de instalaciones auxiliares y su transporte a una balsa de decantación con control de efluentes y lodos; el control del buen funcionamiento de la red de drenaje tanto en obras como en explotación; etc.

4.2.4 Patrimonio cultural: En la documentación adicional, el promotor, tras la prospección arqueológica realizada, indica que no constan Bienes de Interés Cultural en la zona prospectada ni en el entorno inmediato. Señala la presencia de acequias secundarias a las gestionadas por el Tribunal de las Aguas que, aunque carecen de interés por sí mismas, han sido consideradas patrimonio etnológico. Ninguna de las acequias presenta cajero de fábrica singular en los tramos afectados por el proyecto y están ya intersectadas (y entubadas) por la actual calzada de la autovía.

En el mismo documento, respecto al resto de patrimonio cultural, se indican los siguientes elementos de interés y se realiza una propuesta de medidas para ellos que deberá ser ratificada por el órgano autonómico competente:

Ámbito de protección de las Barracas de Panach. Debe aplicarse seguimiento intensivo de los movimientos de tierra. (pp.kk. 16+600 – 16+700)

Área de recreo de la Ermita de Peixets (p.k. 14+300). Medidas para garantizar que la zona es accesible y segura durante la romería del Miraclé en Pentecostés, sin interferencias debidas a la ejecución del proyecto.

Conjunto arquitectónico y etnológico Horno Barraca y Casa Mari (p.k.16+800). Se afecta directamente. No presenta singularidades que hagan imprescindible su conservación *in situ*. Debe ser documentado con amplio reportaje fotográfico y planimetría, previamente a su demolición total o parcial.

Casetas de aperos, acequias, caminos, etc. en diversos puntos. Reposición con técnicas y materiales adecuados y mantenimiento de uso durante las obras.

Barraca en mal estado (p.k. 16+775). No se debe afectar durante las obras.

Cruz caminera en torno al p.k. 16+000. Propone su reubicación en una localización con la misma funcionalidad actual.

Horno de barraca (p.k. 16+100). Propone documentarlo antes de la demolición.

Barraca de Cucaló o Lladró (p.k.14+000). No debe ser afectada por el proyecto.

Chimenea industrial de la antigua fábrica de Leche Clesa. Está en las inmediaciones del proyecto, no se afecta directamente. No obstante propone balizado de seguridad para evitar o disminuir afecciones accidentales por paso de maquinaria, acopios, etc.

El promotor indica también algunos elementos próximos que no se afectan: ámbito de protección de las Barracas de Vera y AVA de Alquería de Ferrer, Cementerio de Benimaclet.

En la zona de afección del proyecto se encuentra la vía pecuaria Colada del Barranco de Carraixet que no debe ser afectada durante la ejecución de las obras puesto que no se va a modificar la estructura de paso sobre la misma.

El estudio arqueológico señala que hay otras viviendas tradicionales que quedan junto a la banda de paso del proyecto, pero que no reciben afección directa del mismo, aunque sí visual, incrementando la existente. También señala que resulta de cierta importancia la afección a la huerta como espacio cultural porque en esta zona se encuentra ya muy diezmada por diversas actuaciones. No obstante señala que dado que se trata de una mejora de un vial existente ejecutado en sus inmediaciones, se evita la afección sobre otros sectores menos antropizados.

La Dirección General de Cultura emite informe favorable al proyecto en la información pública con las medidas propuestas.

4.2.5 Paisaje-Afección a la Huerta de Valencia. Planeamiento urbanístico. Vegetación: La Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Generalidad Valenciana indicó en la información pública la necesidad de estudiar en detalle la alternativa 1 por ocupar menos terreno de Huerta que la 7, pero no informa desfavorablemente el proyecto. La documentación adicional analiza la afección a terrenos de la Huerta Histórica de elevado valor y la diferencia entre las alternativas 7 y 1. El promotor indica que la alternativa 1 modificada para coordinarse con el ramal Oeste de Acceso Norte al Puerto (denominada 1-adaptada), ocupa mayor terreno de Huerta que la 1 inicial y se diluyen las diferencias de impacto de ésta respecto al de la 7. La diferencia de superficies de Huerta afectada se calcula finalmente en 1,3 ha más de ocupación de la alternativa 7, que en total ocupa 2,7 ha. El promotor indica que ambas afectan al mismo número de edificaciones, pues las cuatro que es preciso demoler quedan afectadas por ambas alternativas. Concluye, por tanto, que las diferencias no son significativas, independientemente de seguir considerando que la alternativa 1-adaptada no es viable por razones de trazado.

El estudio de impacto ambiental incluye un estudio de integración paisajística que identifica seis unidades paisajísticas, en las que destacan las tres unidades de Huerta (Vera, Alboraya y Almassera, citadas de menor a mayor calidad y fragilidad paisajística) y el barranco de Carraixet. El estudio indica que ha tomado en consideración el Plan de Acción Territorial de la Huerta de Valencia (PATHV) (pendiente de aprobación) y los estudios de paisaje asociados a la revisión de los Planes Generales de Ordenación Urbana de Valencia (1989) y Alboraya (1991), ambos en fase de modificación. El estudio de integración paisajística considera que se cumplen las determinaciones contenidas en el PATHV por las medidas adoptadas de integración paisajística que se citan en el siguiente párrafo y porque el trazado proyectado no modifica el alzado de la actual autovía. El estudio indica que se eliminan en la curva los elementos verticales artificiales y que se crea un terraplén con una pendiente 6H:1V hasta el vallado perimetral que cumpla la función de resguardo de los vehículos, ajustando el final del mismo con una pendiente de 3H:2V si fuera necesario. El estudio califica los impactos del proyecto de leves e insignificantes al discurrir todo el trazado por la franja de protección viaria y aprovechar la calzada actual y casi la totalidad de sus estructuras.

Como medidas de integración paisajística el estudio prevé medidas centradas en la definición de pendientes de taludes tendidas y su revegetación con especies autóctonas, además de la eliminación de elementos verticales artificiales con el objeto de aumentar las ventanas de observación de la Huerta desde la carretera. El estudio establece la utilización de herbáceas en los taludes y de especies arbustivas de tamaño inferior a 40 cm en bosquetes en la base del talud con una densidad de 8 plantas por cada 100 m de autovía. Prevé también la plantación de especies arbóreas a pié de talud cada 250 m para mantener la estructura paisajística actual en la que se observan elementos de manera aislada a

modo de hitos verticales. Se proyecta realizar el tratamiento de taludes en dos fases: reperfilado, aportación de tierra vegetal e hidrosiembra nada más finalizar los movimientos de tierra y, durante el segundo periodo de lluvias, las plantaciones arbustivas.

El estudio de integración paisajística, en la valoración de impactos del proyecto, considera que éste es visualmente compatible por situarse en un área muy antropizada, con un trazado que no modifica notablemente el actual y que respeta su fisionomía en alzado. Indica que la actuación no bloquea las vistas por mantener el alzado y que el elevado número de edificios rurales existentes hacen que las vistas ya están bloqueadas en la mayoría de los puntos de observación considerados. Considera que la actuación mejora la calidad visual actual al eliminarse los elementos verticales artificiales que delimitan el actual trazado (biondas, elementos de hormigón,...) sustituyéndose por la creación de un talud de pendiente tendida que sirva de área de seguridad a los vehículos.

El estudio de integración paisajística ha incluido un plan de participación pública, pero debido a la falta de respuestas no ha sido posible realizar el análisis de resultados. Sugiere que la falta de interés podría deberse a que no se trata de una nueva infraestructura.

El órgano autonómico competente en paisaje muestra su conformidad siempre que no se afecte a la visibilidad hacia la Huerta por elementos laterales (defensas, señalización, etc.) que se localicen a lo largo de los bordes de la calzada y siempre que se actúe en las zonas intermedias que pudieran quedar entre la obra proyectada y las del «Nuevo Acceso Norte al Puerto de Valencia».

El estudio de impacto ambiental concluye que, de acuerdo con los planeamientos urbanísticos vigentes y en tramitación de los dos municipios afectados, la actuación a desarrollar se ejecuta íntegramente en suelo no urbanizable de protección de infraestructuras o sobre la propia red primaria de infraestructuras.

El estudio indica que en el enlace de Alboraya existe diversa vegetación arbórea y arbustiva (*Pinus halepensis*, *Phoenix canariensis*, *Washingtonia sp.*, *Yucca sp.*, *Agave* y *Nerium oleander*) que se pretende conservar en maceta y utilizar en la restauración posterior de taludes, además de emplear sabina rastrera (*Juniperus sabina*). También se empleará en la restauración la tierra vegetal previamente retirada y acopiada, que en la zona es de alta calidad agrológica. El proyecto incluye otras medidas de carácter general de buenas prácticas ambientales como jalonamiento de la zona de obras, aprovechamiento de la traza y de los caminos existentes como acceso a la obra, plan contra incendios, hidrosiembra y regeneración de todas las superficies alteradas por la obra (incluyendo áreas auxiliares), plantaciones, etc. El proyecto prevé la demolición y traslado a vertedero autorizado de todas las estructuras y tramos que queden fuera de uso (incluido el firme que quede fuera de la plataforma actual), así como la mejora de la calidad paisajística en las zonas intermedias entre la ampliación de la autovía y el ramal lado mar del Acceso Norte al Puerto de Valencia ya ejecutado. Aunque la fauna tiene escasa relevancia en la zona por tratarse de un terreno urbano y periurbano fuertemente antropizado, el proyecto incluye la instalación de rampas rugosas en las cunetas reducidas y la adecuación de sifones y arquetas para permitir el escape de pequeños vertebrados.

4.2.6 Medio socioeconómico: El proyecto afecta a cuatro edificaciones, dos situadas en el p.k. 16+100, vivienda tradicional y antiguo horno, y dos en el P.K. 16+820, vivienda tradicional y almacén. El promotor contempla la reposición de todos los bienes y servicios afectados por las obras y el mantenimiento de la accesibilidad durante las obras y de las infraestructuras de riego, coordinándose para esto último con la Comunidad de Regantes.

4.2.7 Programa de Vigilancia Ambiental: El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objetivo es el seguimiento y control de los impactos previstos así como de la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y complementarias, la detección de impactos no previstos y la adopción de medidas para solucionarlos en caso de que las propuestas inicialmente no fueran suficientes.

El programa de vigilancia ambiental del estudio de impacto ambiental incluye la fase de obras y la de explotación. Durante la fase de construcción se llevarán a cabo principalmente actuaciones de control de la localización de préstamos, vertederos, accesos, acopios e instalaciones auxiliares; de la calidad atmosférica (polvo, niveles de

ruido); control de desbroces, del movimiento de tierras y de la no alteración de la capacidad agrológica de los suelos; protección del sistema hidrológico y control de la calidad de las aguas superficiales y de la escorrentía; vigilancia de la protección de la vegetación natural existente y de las zonas ajardinadas; control de las actividades que puedan suponer envenenamiento o muerte para la fauna; control de las labores de restauración paisajística; control de la protección del patrimonio arqueológico y etnológico; control de la reposición de infraestructuras y servicios afectados; vigilancia de las posibles alteraciones de la calidad de vida de la población; control de la zona de replanteo, incluyendo zona de instalaciones auxiliares y parque de maquinaria; control del movimiento de maquinaria; control del sistema de gestión de residuos; desmantelamiento de instalaciones y limpieza de zona de obras; etc.. En la fase de explotación contempla el control de las plantaciones efectuadas y la reposición de marras durante el periodo de garantía de las obras; vigilar el estado de los taludes y de las estructuras; sondear el estado de opinión de residentes y organizaciones para detectar impactos no previstos y consensuar soluciones; asegurar que las zonas ocupadas temporalmente por instalaciones auxiliares, acopios, etc. quedan en el mismo estado que antes de las obras; realizar campañas de mediciones acústicas tras la ejecución de la obra y si se detectaran otras zonas que requieren pantallas distintas a las previstas en la documentación complementaria, estudiar cada caso e instalarlas si el organismo competente lo aprueba; etc.

5. Condiciones al proyecto

Para el desarrollo del proyecto, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental y en las dos documentaciones adicionales y aclaraciones remitidas, junto con las asumidas por el promotor tras la información pública (apartados 3 y 4), se tendrán en cuenta los siguientes criterios y condiciones que se desarrollarán y detallarán en el proyecto constructivo:

5.1 Protección contra el impacto acústico y lumínico.

5.1.1 El proyecto constructivo deberá incluir las medidas de protección acústica necesarias para permitir que se alcancen los objetivos de calidad acústica establecidos en la normativa vigente relativa a ruido estatal (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas; Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido; Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental; Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio) y autonómica (Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica; Decreto 266/2004, de 3 diciembre, por el que se establecen normas de prevención y corrección de la contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios y Decreto 104/2006, de 14 de julio, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica); así como en la normativa de los ayuntamientos afectados.

En consecuencia, deberá discernirse definitivamente el uso actual de las edificaciones aisladas identificadas en la documentación adicional como receptores para los que se superarán los objetivos de calidad establecidos para zonas de uso residencial (pp.kk. 13+425, 14+025, 15+400 a 16+100 en la margen derecha y 15+500 a 15+900 en la margen izquierda) al objeto de determinar definitivamente la necesidad de implantación de las medidas de protección (además de la utilización del pavimento fonoabsorbente previsto en el proyecto).

5.1.2 Antes de la aprobación del proyecto de construcción se revisará el estudio acústico por si se hubiese modificado el proyecto de trazado, lo que deberá considerarse, así como contrastar la corrección de sus previsiones y del diseño y ubicación de las medidas de protección acústica propuestas.

5.1.3 El diseño y ubicación exacta de las medidas de protección acústicas que permitirán alcanzar los objetivos de calidad acústica deberán determinarse en coordinación con el órgano autonómico competente en paisaje (Dirección General de Territorio y Paisaje –

Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje) para buscar la minimización de la afección al paisaje de la Huerta y la compatibilidad con el PATHV (pendiente de aprobación).

5.1.4 No se realizarán obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas (o menor intervalo, si existen ordenanzas municipales más restrictivas al respecto) en el entorno de las viviendas, salvo aquellas que sean necesarias para mantener la seguridad y fluidez del tráfico sin excesivas congestiones de entrada/salida a Valencia.

5.1.5 De los resultados de la ejecución del programa de vigilancia ambiental para el control de los niveles de ruido tras la ejecución de la ampliación de la autovía previsto en el estudio se inferirá, en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras ejecutadas. Se prestará especial atención a los puntos identificados en el estudio acústico y la documentación complementaria como zonas en las que se prevé la superación de los objetivos de calidad acústica antes de la ejecución de las medidas de protección, a los que en las mediciones preoperacionales han sobrepasado dichos objetivos y a los puntos en los que ya están instaladas las pantallas acústicas de la margen izquierda de la autovía.

5.1.6 El estudio lumínico específico del proyecto que permitirá definir en detalle el alumbrado que se repone de la autovía, incluirá el estudio del resplandor luminoso nocturno y la limitación de la luz intrusa o molesta, definirá las características de las luminarias para minimizar la contaminación lumínica, la interdistancia y altura de los apoyos que permitan una buena integración paisajística de los mismos, etc.

5.2 Protección del medio hídrico.

5.2.1 Antes de la aprobación definitiva del proyecto se ratificará la conformidad de la Confederación Hidrográfica del Júcar y del órgano autonómico competente en el PATRICOVA respecto a la no necesidad de mayores actuaciones en las obras de drenaje transversal de la autovía.

5.2.2 Durante la redacción del proyecto de construcción se mantendrán contactos con las comunidades de regantes afectadas para coordinar la reposición de acequias afectadas, incluido el arenero de la acequia de la Morra (P.K. 13+350).

5.3 Protección del patrimonio cultural.

5.3.1 Las medidas propuestas por el promotor para la protección del patrimonio cultural recogidas en la documentación adicional y reflejadas en el punto 4.2.4. deberán ser aprobadas por el órgano autonómico competente en patrimonio cultural antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción e incorporadas al mismo.

5.3.2 Se garantizará la no afección a la Colada del Barranco de Carraixet durante las obras. Si fuera necesaria la utilización durante las obras de algún tramo como camino de paso, tras la justificación de falta de alternativas, se solicitará el permiso pertinente a los órganos autonómicos competentes (cultura y vías pecuarias).

5.3.3 Se realizará el seguimiento arqueológico intensivo (diario) de las obras en la fase de movimiento de tierras entre los pp.kk. 16+600-16+700 y general en el resto del trazado con el objetivo de evitar posibles afecciones a restos de interés patrimonial. Cualquier hallazgo que requiera intervención arqueológica se comunicará de inmediato al Servicio Territorial de la Consejería de Cultura.

5.4 Protección de la Huerta de Valencia y el paisaje. Integración paisajística de la obra.

5.4.1 Durante la redacción del proyecto de construcción deberá revisarse el estudio de integración paisajística del estudio de impacto ambiental incluyendo todas las modificaciones y ajustes que se hayan producido en esta última fase del proyecto (entre otras las derivadas de la condición 5.1. de la presente declaración) con la consiguiente revisión de las medidas de integración paisajística. Se prestará especial atención a la zona de Huerta mejor conservada con mayor calidad paisajística actual y a las zonas comprendidas entre la autovía y el futuro ramal oeste del Acceso Norte al Puerto de Valencia (además de las zonas de instalaciones auxiliares - condición 5.5- restauradas tras las obras), analizando integralmente el diseño de los taludes, elementos de alumbrado,

elementos de protección acústica y de seguridad vial (incluida señalización), revegetación (pies arbóreos a modo de hito proyectados), etc. El citado estudio revisado deberá tener en consideración las determinaciones del PATHV y realizarse en coordinación con el órgano autonómico competente en paisaje de acuerdo con lo estipulado por el Decreto 120/2006, de 11 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana.

5.4.2 En las labores de conservación de la vegetación existente para su posterior reutilización en labores de revegetación, así como en las labores de desbroce deberá prestarse atención a evitar la propagación de especies exóticas invasoras (Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras) (p.e. ágave en enlace Alboraya).

5.4.3 Con el objetivo de propiciar el acercamiento y la difusión del paisaje de la Huerta de Valencia a los usuarios del carril bici carril bici que facilitará la conexión Alboraya – playa, se prestará especial atención a la integración del carril bici (apartado 3.3.2.) en el citado paisaje y a la visualización del paisaje desde el mismo al proyectar su diseño (incluida señalización y paneles didácticos).

5.5 Préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares de obra.

5.5.1 Teniendo en cuenta que actualmente no se prevé la ejecución en breve plazo del ramal oeste del proyecto de Acceso Norte al Puerto de Valencia y el buen estado actual de conservación de la zona de huerta de la margen derecha entre el p.k. 14+700 y el Camí Vell de la Mar, se dará prioridad a la utilización como área de instalaciones auxiliares y gestión de residuos a la zona que el proyecto destina a acopios de tierras (margen izquierda pp.kk. 13+600-14+250), a pesar de su reciente restauración.

5.5.2 Tras la obra, se procederá a la restauración integral e integración paisajística de la totalidad de las parcelas afectadas por las obras (incluida la de acopios de ejemplares vegetales). En consecuencia, deberán estar incorporadas al proyecto de revegetación con su presupuesto. La restauración deberá tener en cuenta las directrices del PATHV.

5.5.3 Tal como prevé el estudio de impacto ambiental todos los materiales necesarios para la obra procederán de canteras legalizadas en explotación y se transportarán los materiales sobrantes a vertederos controlados.

5.5.4 Como caminos de acceso a las obras se utilizarán los caminos existentes y, si fuera necesario, las zonas destinadas a instalaciones auxiliares o las que vayan a ser ocupadas por la futura plataforma. Tras las obras los caminos rurales que se hayan empleado como acceso deberán quedar en perfecto estado.

5.6 Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.

Durante la ejecución de las obras se garantizará, mediante la aplicación de las medidas oportunas (calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, reposición de servicios, etc.) el actual nivel de permeabilidad transversal del territorio para vehículos y personas, permitiendo la continuidad del acceso a los campos de cultivo y sus instalaciones auxiliares, de las rutas peatonales o ciclistas, del servicio de la acequias y de cualquier otro servicio afectado en coordinación con las entidades responsables de su gestión.

5.7 Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se relacionan los aspectos que serán objeto de seguimiento ambiental en las fases de construcción y de explotación.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, la documentación adicional y

las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Antes de la aprobación del proyecto de construcción, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento tendrá a disposición del órgano ambiental un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

El proyecto constructivo, antes de su aprobación definitiva, debe ser informado por los organismos indicados en el presente apartado 5: el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje por sus competencias en paisaje, el Servicio de Ordenación del Territorio por sus competencias en PATRICOVA y el Servicio de Patrimonio Cultural, con independencia de los restantes informes y autorizaciones que sean necesarias para la ejecución de las obras.

El citado programa prestará especial atención al seguimiento de:

El control de las medidas para minimizar la afección a la Huerta de Valencia. La integración paisajística de la obra, especialmente con el paisaje de la Huerta de Valencia. Dicha integración deberá tener seguimiento ambiental durante todo el periodo de garantía de las obras.

El control de los niveles de ruido en fase de obra y explotación. Verificación de la eficacia de las medidas de protección acústica y, en su caso, definición de las medidas complementarias necesarias.

La restauración de todas las superficies afectadas por la obra y de las indicadas en las condiciones 5.5 y 5.4.

La reposición de las acequias y el mantenimiento operativo de las mismas durante las obras.

El control del buen estado de los drenajes y de las restantes medidas para minimizar el riesgo de inundación.

El control de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas.

La correcta ejecución de las medidas de protección del patrimonio cultural durante las obras.

El control de préstamos, vertederos, zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso.

Las medidas que minimicen las molestias a la población durante las obras y el mantenimiento de la permeabilidad transversal y la continuidad y reposición de los servicios afectados.

Se realizará el seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos y se elaborará un programa de mantenimiento de las medidas para toda la vida útil de la infraestructura.

Se designará a un Director Ambiental de las obras que, sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y la vigilancia ambiental. Será necesaria la presencia de un equipo ambiental, con cualificación técnica adecuada, a cargo del promotor, durante el periodo de ejecución de las obras, incluida la fase de restauración ambiental. El seguimiento y vigilancia ambiental incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse ante los organismos competentes, así como la definición de las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Durante los primeros 3 años de la fase de explotación se elaborarán informes anuales e informes especiales, en respuesta a circunstancias excepcionales, que también se contemplan para la fase de construcción.

Los informes del Plan de Vigilancia Ambiental indicados anteriormente serán remitidos al órgano sustantivo y quedarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente que podrá requerirlos cuando lo considere oportuno.

El promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del BOE en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

Conclusión: La evaluación ambiental del proyecto de trazado Ampliación a Tres Carriles Autovía V-21 Puçol-Valencia. Acceso Norte a Valencia. Tramo Carraixet-Valencia. pp.kk. 12+940 – 17+100 se ha realizado a partir de la información y el análisis técnicos remitidos por el promotor (documento ambiental, estudio de impacto ambiental, documentación complementaria), del resultado de la participación pública (consultas previas e información pública) y de la visita a la zona del proyecto.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, teniendo en cuenta los principios de prevención y cautela y contando con la utilización de las buenas prácticas ambientales, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Ampliación a tres carriles autovía V-21 Puçol-Valencia, acceso norte a Valencia, tramo Carraixet-Valencia, pp.kk. 12+940 – 17+100, al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa 7 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no es previsible que se produzcan impactos adversos significativos.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 9 de junio de 2015.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

