

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

9376 *Resolución de 25 de abril de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Acondicionamiento y tercer carril por calzada en la autovía A-3. Tramo: Buñol-Chiva. pp.kk. 316+900 a 328+000».*

Antecedentes de hecho

Con fecha de 2 de marzo de 2023, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Acondicionamiento y tercer carril por calzada en la Autovía A-3. Tramo: Buñol-Chiva. PP.KK. 316+900 a 328+000», remitida por la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

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

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

1. Descripción y localización del proyecto

El proyecto tiene como objeto el acondicionamiento y la construcción de un tercer carril en cada una de las calzadas de la Autovía A-3, que forma parte de la Red de Carreteras del Estado, en el tramo comprendido entre Buñol y Chiva, así como la remodelación de los enlaces existentes en el tramo. La finalidad del proyecto es aumentar la capacidad de la autovía, mediante la ampliación a un tercer carril, en aquellas zonas en las que no se dispone de él y proporcionar la seguridad vial imprescindible para tramos de autovía de estas características, eliminando los tramos de concentración de accidentes.

Como resultado, el citado tramo de la Autovía A-3 estará formada por dos calzadas de siete metros de anchura, con tres carriles para cada uno de los sentidos de circulación, separados por una mediana de seis metros de anchura, con arcenes exteriores de dos metros y medio de anchura e interiores de un metro. La velocidad de proyecto será de 100 km/h.

La actuación tiene una longitud aproximada de 11,03 km, sobre los que se proyecta una variante de 2,2 km en la calzada sentido Valencia, en el tramo inicial del proyecto a la altura de Buñol; el ensanche de plataformas, para disponer tres carriles básicos por sentido; la remodelación de seis enlaces existentes en el tramo; la ejecución de siete estructuras nuevas, un viaducto, dos marcos y cuatro pasos inferiores; y la ampliación de un paso inferior existente.

Las actuaciones proyectadas son:

– «Variante de Buñol», tramo comprendido entre los PP.KK. aproximados 316+900 y 319+285 de la A-3. La calzada sentido Valencia se independiza de la actual plataforma, discurrendo por el sur de la misma de forma paralela y separada de esta una franja media variable de unos 50 m. La calzada en sentido Madrid ya dispone de un tercer carril en este tramo que se adapta completamente al ancho de la plataforma existente, sin salirse de ella en ningún punto del mencionado tramo.

– «Ampliación al tercer carril», tramo que discurre entre los PP.KK. 319+285, donde finaliza la nueva Variante de Buñol y 328+000 de la actual A3. Entre el P.K. 319+285 y 321+500, la ampliación se plantea por la mediana únicamente en la calzada sentido Valencia, al disponer la calzada en sentido Madrid, en la actualidad, de un tercer carril en este tramo. Además, se ha aumentado el radio de dos curvas hasta los 700 m en los P.K. 319+600 y en el P.K. 320+900. A partir del P.K. 322+000 la mediana comienza a reducirse, pasando de una anchura de 10 m a la estricta de 2 m, por lo que a partir de este punto la ampliación se realiza siempre por el exterior de ambas calzadas. Se mantiene en todo momento la actual rasante de la autovía en ambas calzadas y la mayoría de las estructuras existentes en el tramo están preparadas para la ampliación del tercer carril, por lo que la afección a las mismas es mínima. Únicamente se requiere la ampliación de la estructura del paso inferior P.K. 326+440 en el enlace de Nuevo Chiva Este (antiguo Chiva Oeste).

– Se proyectan modificaciones en los siguientes enlaces:

- Enlace de Buñol 1. (P.K. 319+000 de la A3).
- Enlace de Buñol 2. (P.K. 320+000 de la A3).
- Enlace de Cambio de Sentido. (321+600 de la A3).
- Enlace de Nuevo Chiva Oeste (antiguo Chiva Este) (P.K. 323+300 de la A3).
- Enlace de Nuevo Chiva Este (antiguo Chiva Oeste) (P.K. 326+400 de la A3).
- Enlace con CV-50 (P.K. 327+500 de la A3).

Se estima la excavación de 9.874,23 m³ de tierra vegetal; un déficit global de material de 313.405,62 m³ que será obtenido de determinados préstamos y canteras próximas a la zona de ejecución del proyecto, presentando el promotor distintas alternativas; y 40.062,17 m³ de material excavado no aprovechable en la obra de construcción, proponiendo el proyecto seis zonas distintas dentro del corredor de la obra como receptoras. Los dos principales rellenos se localizarían entre el nuevo trazado y la plataforma existente en la Variante de Buñol, en los puntos kilométricos 317+750 y 318+200 de la propia autovía A3, PP.KK. 0+800 y 1+400 del eje de la calzada de la Variante de Buñol sentido Valencia, pudiendo absorber entre los dos 51.000 m³. De forma adicional, se contaría también con la posibilidad de depositar material en las graveras abandonadas existentes en la zona como parte de su plan de restauración ambiental, Gravera «La Majada» a 1 Km del trazado y Gravera «El Llano» junto a la traza, con espacio suficiente para albergar la totalidad del material excavado no aprovechable en la obra.

En relación con el drenaje, el proyecto prolonga las estructuras existentes y calcula las obras de drenaje correspondientes a la Variante de Buñol, dando continuidad al marco existente bajo la autovía A-3 actual.

Se proponen tres zonas de instalaciones auxiliares localizadas en zonas admisibles, según la clasificación del territorio realizada, con una superficie total ocupada por las instalaciones auxiliares será de 24.208,05 m².

2. Tramitación del procedimiento

Con fecha 21 de enero de 2022, la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana publica en el «Boletín Oficial del Estado» anuncio por el que se somete a información pública el estudio de impacto ambiental y el proyecto. Durante el

periodo de información pública, se recibe una alegación particular. Paralelamente, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, en virtud del artículo 37 de la Ley 21/2023, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. El anexo I de la presente resolución incluye las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas consultadas y si han emitido respuesta.

Con fecha 2 de marzo de 2023, tiene entrada en esta Dirección General, la solicitud de inicio del trámite de evaluación de impacto ambiental ordinaria. Una vez realizado el análisis formal del expediente, con fecha 11 de abril de 2023, se requiere al órgano sustantivo que complete el expediente conforme al artículo 40.1 de la citada ley, al no constar los informes preceptivos de los órganos con competencias en materia de medio ambiente y en materia de prevención y gestión de riesgos derivados de accidentes graves o catástrofes de la Comunidad Valenciana. El 3 de mayo de 2023, se reciben los citados informes.

Como resultado del análisis técnico, con fecha 4 de diciembre de 2023, se requiere al promotor información complementaria sobre las actuaciones proyectadas de acuerdo con lo establecido en el artículo 40.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Esta información adicional es recibida en esta Dirección General con fecha 1 de marzo de 2024.

3. Análisis técnico del expediente

a) Análisis de alternativas.

El estudio de impacto ambiental contempla cuatro soluciones alternativas: la alternativa 0 o situación actual, de no actuación; la alternativa 1, que es la solución final de la fase 3 en diciembre 2010; la alternativa 2, que es la conclusión del análisis de soluciones después de aplicar los criterios de eficiencia que se dispusieron mediante la Orden Ministerial FOM/331/2010, de 17 de diciembre; y la alternativa 3, que se realiza a partir de la modificación del contrato con acuerdo de todas las partes, siendo esta solución la alternativa técnica seleccionada.

El promotor realiza el examen de alternativas, incluida la alternativa 0, teniendo en cuenta consideraciones técnicas y ambientales, cuyas conclusiones son las siguientes:

– Variante de Buñol. La alternativa 3 obtiene la mejor valoración, ya que mejora la seguridad con la menor inversión, aprovecha el trazado existente para la calzada izquierda y disminuye el número de estructuras nuevas. Asimismo, es la alternativa con la menor superficie de ocupación y menor movimiento de tierras.

– Enlace Buñol 1. Después de evolucionar el diseño de la solución mediante la alternativa 3 y a través de actuaciones menores, se consigue un aumento de la seguridad considerable y la mejora de la conexión de la A3 con la población de Buñol, minimizando el movimiento de tierras, demoliciones y ocupaciones.

– Enlace Buñol 2. La alternativa 3 mejora la capacidad y el diseño de este enlace, con lo que disminuye el riesgo de accidentes y tendrá un impacto socioeconómico positivo. Para ello precisa la ejecución de 2 nuevas estructuras, pero sin afectar a la rambla de Gallo.

– Tercer Carril por Tronco P.K. 323 a P.K. 328. Las tres alternativas presentan soluciones de ampliación muy semejantes, pero la alternativa 3 tiene menos presupuesto, menor movimiento de tierras y nuevas estructuras. Aunque se produce una mayor ocupación del espacio, se disminuye la congestión del tráfico con la consecuente disminución de emisiones de contaminantes y ruido a la atmósfera, mejorando de forma notable la permeabilidad de la zona.

– Enlace cambio de sentido. Las alternativas 2 y 3 son iguales y con ambas se mantiene la funcionalidad de un enlace de cambio de sentido, se disminuye el riesgo del acceso del camino existente al enlace, y se minimiza la ocupación sin afectar a la rambla de Gallo.

– Enlace Chiva Oeste (antiguo enlace Chiva Este). La alternativa 3 mejora en mayor medida la seguridad del enlace y su capacidad mediante el retranqueo del punto de inserción del ramal 3 sentido Valencia, para ganar longitud en el carril de aceleración. Esto trae consigo mayor ocupación del espacio y mayor expropiación de suelo agrícola de cultivos leñosos.

– Enlace Chiva Este (antiguo enlace Chiva Oeste). Este enlace presenta el mayor índice de mortalidad en la zona, lo que supone constantes problemas de ruido y contaminación a la zona urbanizada cercana. Asimismo, en la actualidad supone una falta de seguridad la existencia de un carril trenzado corto con el enlace CV 50. La Alternativa 3 seleccionada que hace una transformación más cara, mejorará la funcionalidad y seguridad del enlace ocupando más terreno.

– Enlace con la CV 50. Este enlace tiene en la actualidad muchos problemas tanto de capacidad como de seguridad. Con la remodelación se consigue una mejora notable en su capacidad y seguridad mediante el aumento de la longitud en los carriles de trenzado y las dos nuevas glorietas. Como consecuencia, la alternativa 3 seleccionada tiene mayor ocupación de terreno, movimiento de tierras y demoliciones.

Por tanto, como solución recomendada se establece la denominada Alternativa 3, que aporta el necesario equilibrio entre las mejoras técnicas, la optimización de los recursos económicos y la incidencia medioambiental.

b) Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

b.1 Población y salud humana.

En fase de obras, el EsIA indica que, dado el ruido de fondo presente en la zona de actuación por el tráfico de la autovía, la mayoría de las molestias sonoras no serán perceptibles. Asimismo, al disponer las instalaciones auxiliares de obras en un entorno en el que hay polígonos industriales, su afección será relativamente compatible, excepto para la zona urbanizada Loma del Castillo, única zona urbanizada que linda con la actuación. En la zona de la variante, el proyecto precisa de una fase previa de demoliciones, que generalmente producen los mayores niveles sonoros, junto con la excavación en roca mediante explosivos que se producirá en la misma zona.

Como medidas de mitigación de estos impactos, el EsIA establece que se evitará en lo posible la realización de actividades ruidosas durante el horario nocturno (de 23:00 a 7:00 horas); se limitará la velocidad y se cumplirá con la normativa reguladora de los límites de emisiones sonoras producidas por la maquinaria y equipos de construcción, adicionalmente, se realizarán riegos periódicos de caminos y zonas de producción de polvo, así como limpieza en las calzadas colindantes a zonas de obra; revisiones periódicas y mantenimiento de los vehículos de obra, etc.

El EsIA también analiza la accidentalidad y las molestias a la población por el desvío y corte de caminos, carreteras y viales, así como la afección a servicios. La ejecución de obras en una autovía existente puede conllevar riesgo de accidente en la circulación de la maquinaria de obra y también por la presencia de trabajadores en la calzada, disminución de la visibilidad por polvo, obstáculos en la vía, etc. Asimismo, se produce una disminución de la permeabilidad en la vía existente, así como la construcción y el uso de caminos de acceso de obra, que suponen una barrera en los desplazamientos. Para paliar estos efectos el EsIA afirma que el proyecto constructivo incluirá un plan de rutas y trayectos alternativos durante las obras, y un plan de circulación y señalización de la maquinaria y vehículos pesados por las zonas urbanas, evitando en la medida de lo posible el paso por núcleos habitados, en especial por la urbanización Loma del Castillo y la zona del casco urbano de Buñol. Asimismo, se informará a las poblaciones afectadas de la duración de las obras, así como del plan alternativo de rutas a utilizar y en su caso, de la necesidad de realizar desvíos o cortes de tráfico. Para todos los casos se preverá la señalización de las obras, de los desvíos de tráfico y la reposición de los viales.

En fase de explotación, el promotor señala que las emisiones producidas por los vehículos a motor que circulen por la autovía tendrán un aumento del 0,94 % con respecto a la situación actual. El EsIA incluye un apéndice con un estudio de ruido en el que se han calculado los niveles de ruido para el periodo diurno y nocturno en la situación postoperacional y para el conjunto de todas las fuentes de ruido, señalando que, pese a que en gran cantidad de edificios existentes hay en la actualidad niveles acústicos superiores a los objetivos de calidad acústicos fijados, se producirá con el proyecto una mejoría en los niveles de inmisión debido a la utilización de asfalto poroso en todo el trazado del proyecto y a la limitación de velocidad a 100 km/h para los vehículos ligeros. El promotor propone construir una pantalla acústica entre los PPKK 3+080 y 3+789 de 5 m de altura en el lado izquierdo próximo a la Urbanización La Loma del Castillo, lo que reducirá los niveles de inmisión hasta en 7,3 dB respecto a la situación postoperacional sin la utilización de pantallas. Para los edificios residenciales aislados se considera más práctico tomar medidas de protección acústica individual. Además, en la medida de lo posible, se emplearán pavimentos fonoabsorbentes tanto para las vías centrales como para las colectoras, siendo la carretera asfaltada con pavimentos porosos o drenantes. Una vez finalizadas las obras, mejorará la capacidad y seguridad del tramo de autovía objeto del proyecto, así como la permeabilidad transversal debido a las obras ejecutadas en los enlaces.

La Dirección General de Salud Pública y Adicciones de la Generalitat Valenciana indica que se deberá tener en cuenta el cumplimiento de la normativa sectorial sobre protección contra la contaminación acústica, Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, así como evaluar la exposición a ruidos y vibraciones de la población del área de influencia, las fuentes, niveles de ruido y vibraciones previsibles, así como el cumplimiento de las medidas protectoras previstas teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para proteger la salud de las personas. El promotor contesta que se realizará un estudio pormenorizado en cada una de edificaciones en las que las medidas correctoras planteadas resultan insuficientes y, por tanto, no se llegan a cumplir los niveles máximos de ruido estipulados por la legislación vigente. Asimismo, indica que se adoptarán las medidas individuales relativas a los cerramientos y fachadas que resulten necesarias una vez obtenidos los resultados de los citados estudios, de forma que se cumplan los límites legalmente establecidos en todas las edificaciones afectadas. Esta medida, así como la ejecución de las pantallas acústicas proyectadas, han sido incorporadas al condicionado de la presente resolución.

La citada Dirección General informa, igualmente, sobre posibles afecciones e incidencias sobre la hidrología, calidad del aire y contaminación acústica, así como la generación de residuos durante de construcción, e indica la normativa sectorial que resulta de aplicación. El promotor afirma que todas las indicaciones serán tenidas en consideración en el proyecto de construcción.

b.2 Flora y vegetación y hábitats de interés comunitario (HIC).

De acuerdo con la información existente en el Geoportal del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), el promotor concluye que en el área de estudio predominan los cultivos con manchas residuales de pinares alternando con matorral. Los pinares se caracterizan por el predominio de *Pinus halepensis* que, en algunos casos, se encuentra acompañado por *Pinus pinaster*, con un sotobosque en el que predominan especies como el romero (*Rosmarinus officinalis*), aulaga (*Genista scorpius*), tomillo (*Thymus sp*), etc., e incluso enebro (*Juniperus oxycedrus*) y sabina (*Juniperus phoenicea*). De acuerdo con Ley 4/2006, de 19 de mayo, de la Generalitat, de Patrimonio Arbóreo Monumental de la Comunitat Valenciana, próximos a la zona de actuación, han sido identificados los dos árboles monumentales Garrofera dels Carlistes y Garrofera de las Covatillas.

El EsIA recoge que las afecciones a la vegetación se producirán durante la construcción en las superficies que se ocuparán con carácter temporal y permanente. La superficie de afección máxima a la vegetación existente se ha estimado en 111.662 m², la mayoría dentro de la actual red viaria. También, se ocuparán de forma permanente zonas de cultivo de secano y regadío, principalmente a lo largo del tramo de ampliación del tercer carril, con un valor ecosistémico, económico y cultural. A lo largo del tramo de la variante de Buñol, se afectará a superficie forestal de monte con *Pinus halepensis*, tratándose de un monte más o menos ralo con alternancia de matorral. El EsIA indica que no se afectará a los árboles monumentales identificados ni a ningún hábitat de interés comunitario, siendo el más cercano el 5330: Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, situado a unos 30 metros al oeste del trazado, coincidente con el Monte de Utilidad Pública V066V3003 La Cabrera, Sierra de Malacara y el Queixal. El promotor propone entre otras medidas preventivas la delimitación del perímetro de obra, la formación del personal de obra y la protección de los dos ejemplares de árboles singulares identificados en la zona.

La Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana indica que las obras incluyan isletas o áreas perimétricas con vegetación ornamental, todas las especies vegetales que se cultiven en estas deberán ser autóctonas. Se evitará en todo caso la plantación o siembra de especies invasoras como el plumero de la Pampa (*Cortaderia selloana*). El promotor indica que todas las especies incluidas en las siembras y plantaciones proyectadas son autóctonas y adaptadas a las condiciones del emplazamiento y que no se plantea el uso de especies invasoras.

b.3 Fauna.

El EsIA indica que la actual autovía A-3 en el tramo objeto de estudio no atraviesa ningún área de especial interés para la fauna. Sin embargo, es preciso tener en cuenta que próximas a la zona de actuación se localizan varias áreas forestales como la Sierra de Chiva y los Montes de Buñol, con especies como el águila perdicera, el aguilucho cenizo y el halcón peregrino.

De acuerdo con la información existente, la zona de estudio ofrece una variada presencia de aves, con dominancia de las especies propias de espacios abiertos y terrenos de cultivo como el verdicillo (*Serinus serinus*) y el colirrojo tizón (*Phoenicurus ochruros*); especies ligadas a ambientes forestales como el petirrojo (*Erithacus rubecula*) y el carbonero común (*Parus major*), que son más escasas; aves rapaces como el cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*) y el busardo ratonero (*Buteo buteo*) con menor representación; estando las especies ligadas a medios acuáticos como la garza real (*Ardea cinérea*) o cigüeñuela (*Himantopus himantopus*) mejor representadas debido a la presencia de varios barrancos próximos a la vía.

Entre los mamíferos destacan en la zona los conejos (*Oryctolagus cuniculus*) y jabalí (*Sus scrofa*), y algo más alejados de la vía pequeños mamíferos como la jineta (*Genetto genetto*) y otros mustélidos (tejón, comadreja, turón o garduña), así como gato montés (*Felis sylvestris*) y zorro (*Vulpes vulpes*). Como en toda la comarca de la Hoya de Buñol, la presencia de murciélagos asociados a los campos de cultivo y áreas forestales próximas es importante, si bien en la zona no se ha identificado ningún área incluida en los planes de recuperación de ninguna especie.

El promotor señala que, durante la fase de obras, se producirá una pérdida de superficie de refugio y hábitat para las especies de fauna, especialmente las vinculadas a los cultivos y matorrales que se ubican junto a la carretera actual. Así mismo se puede producir muerte o afección a la fauna en los procesos de desbroce, movimiento de tierras o por atropello. La fauna de la zona también puede resultar afectada por la generación de polvo, ruido, luces artificiales, reflejos de superficies metálicas o movimiento de vehículos y personas. El promotor considera que al tratarse de la de ampliación de un tercer carril en una infraestructura ya existente, el efecto barrera para la fauna ya se produce en la actualidad. Durante la fase de obras se realizarán prospecciones faunísticas en las inmediaciones de la traza, se utilizarán vallados y

jalonamientos para minimizar la destrucción de hábitats; riego periódico de caminos y zonas de obra para evitar la formación de polvo; control de las emisiones de los vehículos y utilización de maquinaria de bajo impacto acústico; prohibición de trabajos nocturnos; y control en la gestión de residuos, entre otras.

Durante la fase de funcionamiento y para disminuir el efecto barrera de la infraestructura y los atropellos, el promotor traslada que se tendrán en consideración las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», editado por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente en su edición de 2015, así como las «Prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats en las fases de planificación y trazado» (documento n.º 3) del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2010). La tipología de hábitat interceptado es fundamentalmente agrícola, por lo que, en el tramo de nueva construcción de la variante de Buñol se ha diseñado un paso cada 1 km para pequeños vertebrados y un paso cada 3 km para grandes mamíferos. En el resto del trazado, puesto que se amplía a un tercer carril, se han mantenido las dimensiones de los marcos existentes y su densidad. En relación con los atropellos, se propone el cerramiento de toda la vía mediante una malla de alambre galvanizado, enrejado con simple torsión, con un refuerzo inferior con doble malla, de modo que queden enterrados 40 cm en el terreno, debido a la posible presencia en la zona de especies como el conejo y jabalí, y reforzados los primeros 50-60 cm desde la cota del terreno. Este refuerzo se anclará al cerramiento mediante bridas orientables. Este cerramiento dispondrá de infraestructuras de escape a través de rampas o portillos en la margen derecha e izquierda, coincidiendo con las obras de paso de la fauna. Asimismo, en arquetas y sifones se pondrán rampas de acceso para pequeños animales.

b.4 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

El EslA indica que el tramo de carretera objeto de la actuación no atraviesa ningún espacio protegido. El más cercano, «Sierra de Malacara», perteneciente a Red Natura 2000 y declarado Lugar de Importancia Comunitaria ES5233044, se encuentra a 1,4 km del comienzo del tramo objeto del proyecto y no se verá afectado ni directa ni indirectamente por las obras de mejora de la vía. Una parte de la actuación se ubica en el ámbito territorial del Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) de la Cuenca Hidrográfica de la Albufera, aprobado mediante Decreto 96/1995, de 16 de mayo, del Gobierno Valenciano, por lo que se tendrá en cuenta todo lo dispuesto en el mismo.

El informe de la Directora-Conservadora del Parque Natural de la Albufera de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana indica que el proyecto debe incluir una serie de consideraciones para que se pueda considerar compatible con el Decreto 96/1995, de 16 de mayo, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Cuenca Hidrográfica de la Albufera, sin perjuicio de los condicionantes que se fijen en su caso. Dichas consideraciones se han incorporado al condicionado de esta resolución y versan sobre la previsión de los pasos necesarios para mantener la circulación de las aguas por barrancos, acequias y otras infraestructuras de riego existentes, y la no canalización de obra ni la colocación de escolleras en los cauces o barrancos fuera de la proyección en planta de las obras, manteniendo su estado natural, pudiendo, sin embargo, en las caras de los taludes que lindan con los barrancos colocarse escolleras de tamaño adecuado, si se considera imprescindible desde el punto de vista de la estabilidad. Indica, además, que no se deben taponar ni aterrar los ullals que se encuentren en el terreno, y que en caso de detectarse alguno se deberá dar cuenta de ello al correspondiente Servicio de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana para adoptar las medidas oportunas. El promotor responde que, únicamente, se han diseñado protecciones de escollera en el paso inferior y en la obra de drenaje existentes, utilizadas para los dos cruces de la Rambla del Gallo con la A-3, con objeto de evitar que los caudales previstos para los periodos de retorno de 100 y 500 años puedan producir socavones que dañen a las

cimentaciones. Respecto a los ullals, indica que en ninguna de las calicatas ni sondeos realizados se ha detectado nivel freático, por lo que la probabilidad de encontrar puntos de agua profundos es muy baja, esto es acorde con la no detección de emanaciones de agua, ni pozos en la zona próxima al trazado. Las consideraciones realizadas por la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana han sido incorporadas al condicionado de la presente resolución.

El Servicio de Gestión Territorial de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana informa que no se localizan afecciones a corredores territoriales terrestres ni fluviales.

b.5 Suelo, subsuelo y geodiversidad.

El EsIA indica que consultada la base de datos del Inventario Español de Lugares de Interés Geológico (IELIG), se constata que no existe ningún punto LIG en las inmediaciones de la zona de actuación que pudiera verse afectado por las obras.

Las afecciones a la geología y geomorfología se deben principalmente a la ejecución de desmontes, terraplenes, explanaciones y viales, así como a la implantación de instalaciones de obra y el uso de vertederos y préstamos. Todas estas acciones están relacionadas con los movimientos de tierras, la afección general al modelado del terreno y el aumento de la erosión. Los desmontes y terraplenes serán de reducida altura, con un máximo para los desmontes del orden de 15 m, similares a los existentes. Los terraplenes existentes en el tramo del tronco son de pequeñas dimensiones, a excepción de los ramales de acceso y salida de los pasos superiores, cuya altura es la habitual. Se estima una superficie de ocupación potencial de 1.322.457 m².

El EsIA tiene en cuenta la posible contaminación del suelo durante la fase de construcción por accidentes o averías en las instalaciones auxiliares de obra, parque de maquinaria y tráfico de vehículos. Durante la fase de explotación, la posibilidad de nueva contaminación de los suelos se considera prácticamente inexistente. Incluye una clasificación del territorio, localizado tres zonas idóneas para ubicar las instalaciones auxiliares de obra, priorizando la utilización de superficies actualmente degradadas. Para el caso de la instalación auxiliar 2 y 3 se han propuesto parcelas que previamente han sido utilizadas en la construcción de la Línea de Alta Velocidad (L.A.V), y para la instalación auxiliar 1 se ha localizado una zona admisible en las proximidades del viaducto proyectado al inicio del tramo, dadas las necesidades de acopio de material que requerirá la ejecución del mismo. Estas zonas serán restauradas una vez terminadas las obras.

El material necesario procederá de canteras autorizadas y el material sobrante será utilizado en la propia obra, en labores de restauración o llevado a instalaciones autorizadas de residuos inertes. El EsIA indica que se realizará un programa de gestión de residuos teniendo en cuenta la prevención de la contaminación y minimización de residuos, la separación y gestión *in situ*, la adecuada gestión de residuos peligrosos, el lavado de hormigoneras, etc. En el caso concreto de la gestión de los residuos inertes, se realizará de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición (BOE n.º 38, de 13 de febrero de 2008).

b.6 Aire y cambio climático.

El promotor indica que los datos recogidos por la estación de calidad del aire de Buñol-Cemex a lo largo de 2018, ponen de manifiesto que para ninguno de los parámetros medidos se han superado los límites legales establecidos.

El EsIA incorpora el apéndice «Estudios de cambio climático», que analiza la adaptación del proyecto al cambio climático y la contribución al cambio climático mediante el cálculo de la huella de carbono de proyecto. El mismo analiza los cambios previstos en el clima y presenta una matriz de vulnerabilidad, concluyendo que la autovía A-3, en el tramo donde se proyecta la actuación, presenta una alta vulnerabilidad a las

altas temperaturas en el firme, a la lluvia y su periodicidad, que influyen en el aumento de escorrentía en el drenaje y los taludes. El acondicionamiento de la carretera eliminará las vulnerabilidades de mayor relevancia de los componentes de la carretera actual, mejorando la seguridad vial, al aplicarse en el diseño estándares más recientes y exigentes que los del diseño original. Entre otras medidas de adaptación se plantea mejorar la mezcla del firme para que soporte mejor las altas temperaturas sin mostrar tanta plasticidad; diseñar una cubierta vegetal que disminuya la velocidad de la escorrentía y limite el impacto de la lluvia sobre la estabilidad del talud; e incluir los nuevos parámetros de volumen de lluvia y escorrentía en el diseño de los drenajes transversales y longitudinales para su buen funcionamiento en eventos extraordinarios. El proyecto tiene en cuenta las medidas de adaptación de la Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático13-20.

Durante la fase de obras, la huella de carbono se ha calculado obteniendo los datos de consumo energético y emisión de CO₂ a partir de la base de datos Banco BEDEC del Instituto de Tecnología de la Construcción de Cataluña (ITEC). El total de emisiones de CO₂ durante la fase de construcción se estiman en 250.670 toneladas. Durante la fase de funcionamiento se ha empleado la Herramienta CO₂TA para la evaluación de emisiones de CO₂ del tráfico por carretera del Centro de Estudios de Técnicas Aplicadas (CETA) del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX). Las conclusiones indican que la diferencia de emisiones entre la alternativa 0 o sin proyecto y la alternativa elegida es muy pequeña. El acondicionamiento de este tramo de autovía es muy conservador mejorando el trazado en la variante y manteniendo el resto del trazado, con lo que, aunque disminuyen las emisiones ligeramente, el tráfico inducido por la actuación hace que la reducción de emisiones no sea significativa.

La Dirección General de Salud Pública y Adicciones de la Generalitat Valenciana informa que durante las obras se prevén alteraciones en la calidad del aire debido al funcionamiento de la maquinaria y a las tareas propias de la ejecución de la obra. Asimismo, durante la fase de funcionamiento de la carretera, se producirá un aumento en la emisión de gases, olores y ruidos producidos por el tránsito de vehículos y personal, lo que incrementará la contaminación atmosférica de la zona. En cada una de las fases, se deberá dar cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras establecidas, así como de la normativa sectorial de calidad del aire y protección de la atmósfera (Ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera y Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire).

b.7 Agua.

Según el EsIA, la zona de estudio pertenece a la Demarcación Hidrográfica del Júcar, más concretamente al sistema de explotación del Turia. El territorio está surcado por acequias y barrancos que drenan las aguas de la planicie hacia el mar Mediterráneo. Entre éstos, cabe destacar el Barranco de la Venta que desagua en el río Buñol, y el Barranco de la Contienda que desagua en la Rambla del Gallo. En cuanto a la hidrogeología, el tramo estudiado se encuadra en el Sistema 53 «Turia Medio» y más concretamente se encuentra parte en el subsistema de Las Serranías y parte en el subsistema Liria-Casinos.

Durante la ejecución de las obras, la principal afección sobre el medio hídrico superficial consistirá en la disminución de la calidad de las aguas por el arrastre de materiales debido a la eliminación de la cubierta vegetal y remoción del terreno, así como por la presencia de residuos de materiales sobrantes, agua residual o derrames que se generen en las actividades de obra. Respecto a las aguas subterráneas, se pueden producir afecciones durante la construcción o explotación de la infraestructura debido a los grandes movimientos de tierras, la impermeabilización de la superficie que impida la recarga subterránea y el vertido accidental de sustancias contaminantes. Como medidas preventivas además de las antes citadas, el promotor afirma que llevará a cabo el jalonamiento de los cauces cercanos a la actuación, la localización de las

instalaciones auxiliares de obra fuera de las zonas definidas como excluidas o de mayor valor ambiental y su adecuado acondicionamiento, la construcción de balsas para el lavado de canaletas y de cubas de hormigonera, y la instalación de barreras de retención de sedimentos, entre otras.

Durante la fase de explotación, la principal afección detectada es la interrupción de la red natural de drenaje del terreno. Para paliarlo se proyecta la construcción de las obras de drenaje y diversas estructuras con un correcto dimensionamiento, y el análisis detallado del riesgo de inundabilidad siguiendo los criterios determinados por la Confederación hidrográfica del Júcar, la normativa PATRICOVA, y la Instrucción 5.2-IC Drenaje Superficial de 2016, aprobada por Orden FOM/298/2016, de 15 de febrero e Instrucción 5.2-IC de 1990, que aseguran la continuidad de todos los drenajes y cauces interrumpidos.

La Confederación Hidrográfica del Júcar informa que el proyecto afecta, al menos, a los siguientes cauces públicos: Barranco de la Venta, Barranco de Vallejo de Covatillas, Rambla del Gallo, Barranco de la Contienda, Barranco del Hondico y Barranco de la Venta. El promotor aporta, a requerimiento de la Confederación Hidrográfica, información adicional en relación con el cumplimiento de la versión vigente de la Norma 5.2 -IC Drenaje Superficial de la Instrucción de Carreteras y la realización de un Estudio de Inundabilidad de la Rambla del Gallo. Con fecha 21 de diciembre de 2022, la Confederación Hidrográfica del Júcar emite nuevo informe teniendo en cuenta la documentación adicional aportada por el promotor, considerando adecuada dicha documentación y el alcance y contenido del proyecto de trazado.

b.8 Paisaje.

La zona atravesada por el tramo de carretera objeto del proyecto presenta un grado de antropización acusado a consecuencia de la presencia de varias infraestructuras lineales, entre las que destaca la autopista A-3 Madrid-Valencia y la Línea de Alta Velocidad Madrid-Valencia, así como por la presencia de varias industrias cementeras en activo, polígonos industriales y urbanizaciones.

El EsIA indica que, según el Atlas de los Paisajes de España, en la zona de actuación el paisaje lo conforman una gran depresión central, la Hoya de Buñol, y el piedemonte de la sierra de Chiva que conecta con el vecino Pla de Quart. Según el Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana, por el noroeste el proyecto linda con el paisaje de relevancia regional «Garganta del Turia y entorno del Chera» (PRR15), sin embargo, las vistas de este espacio desde la A-3 son reducidas. Se identifican 6 unidades de paisaje (urbano, industrial, canteras, cultivos, montes e infraestructuras) y recursos paisajísticos por su interés natural, cultural y visual. El EsIA incluye el anexo «Estudio de integración paisajística», en cumplimiento de la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana, en el que se realiza una valoración del paisaje afectado por el proyecto y se establecen las medidas ambientales oportunas.

El estudio recoge afecciones al paisaje, como son las alteraciones en la fisiografía existente, el desbroce y eliminación de la vegetación existente, la eliminación de formas existentes ya sean naturalizadas o antropomorfas (camino, acequias, etc.), la introducción de nuevas formas (nuevos taludes, nuevos caminos, etc.), y la reintroducción de nueva vegetación con la restauración vegetal para la integración de la actuación. El EsIA desarrolla un Plan de Restauración e Integración Ambiental que comienza con una adecuación topográfica de los terrenos, bien para adaptarlos al entorno o bien para disminuir la pendiente y con ello los riesgos de erosión superficial, para posteriormente realizar la hidrosiembra en las superficies, tras lo cual se plantarán árboles y arbustos.

El Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana requiere que se complete el estudio de integración paisajística en las siguientes fases de tramitación del proyecto, conforme a lo establecido en el Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación

del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (TRLOTUP), en los términos indicados en su informe. El trazado y diseño de la infraestructura debe garantizar, en todo caso, la integración paisajística y visual y la compatibilidad con la infraestructura verde, conforme a los artículos 4 y 10 del TRLOTUP, adoptándose las medidas al efecto.

El promotor asume los términos señalados en el informe, que han sido incorporados al condicionado de esta resolución. En cuanto a la posibilidad de plantear bermas intermedias en los taludes de terraplén, el promotor indica que es prioritario el diseño de una pendiente de talud estable y compatible con la ocupación mínima necesaria, lo que hace que las bermas no sean viables en este caso.

b.9 Bienes materiales, patrimonio cultural y vías pecuarias.

Al consistir el proyecto en una ampliación por la mediana o de la plataforma existente para ejecutar el tercer carril, prácticamente todo el trazado discurre por la zona de dominio público de la infraestructura existente. Solamente en el caso de la Variante de Buñol se ocupan los terrenos de una antigua cementera, de uso industrial, calificados como terrenos urbanos en las vigentes Normas Subsidiarias de dicho término municipal, si bien en el Plan General de Ordenación Urbana aprobado provisionalmente, figuran clasificados como suelos urbanizables de uso industrial.

El Servicio de Gestión Territorial de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana informa que, en el término municipal de Chiva, existe afección territorial por parte de la actuación en el nuevo enlace Chiva-Este (antiguo enlace Chiva-Oeste) a terrenos con capacidad agrológica muy elevada, clase A.

El promotor responde que se llevó a cabo la prospección arqueológica intensiva del terreno sin detectarse la presencia de elementos pertenecientes al patrimonio histórico. Únicamente, cabe señalar la presencia del elemento etnográfico denominado Acueducto del Brazal de la Solana, localizado junto al P.K. 320 en la nueva glorieta a realizar en el enlace Buñol 2, que no presenta ningún valor patrimonial.

La Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana informa que no existe afección al patrimonio cultural en ninguna de sus manifestaciones por lo que, vistos los preceptos indicados y de conformidad con los informes de los Servicios Técnicos informa favorablemente, cumpliendo las medidas correctoras establecidas en el informe. Dichas medidas son las mismas que plantea el promotor y han sido incorporadas en el condicionado de la presente resolución.

El EsIA indica que, de acuerdo con la información disponible en el Instituto Cartográfico de Valencia, hay 4 vías pecuarias interceptadas por el trazado de la autovía: Cañada Real de la Mancha o de Cuenca (20 m), Colada del Gallo (12 m), Vereda del Roig (20 m) y Vereda del Azagador Viejo (20 m). Asimismo, se afecta al Monte de Utilidad Pública V066V3003 denominado La Cabrera, Sierra de Malacara y El Queixal, aunque la parcela del monte ya se encuentra en la actualidad dividida en dos y solo se afectará a la porción más pequeña.

La Dirección Territorial de Valencia de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica de la Generalitat Valenciana, informa que, de acuerdo con el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana (PATFOR), el proyecto afecta a terrenos forestales, lo que supondrá la pérdida definitiva de los valores forestales de los terrenos catalogados afectados, por lo que deberá tramitarse la descatalogación y exclusión de los terrenos del Monte de Utilidad Pública de acuerdo con los artículos 16, 17 y 18 de la ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes. Propone como medida compensatoria medioambiental la catalogación como Monte de Utilidad Pública de otra zona en otro enclave, de forma que no se pierda superficie, condición que se incluye en el condicionado de la presente resolución. El promotor indica que se analizará la viabilidad de la citada medida compensatoria en fase de proyecto de construcción, en función de los terrenos a expropiar que definitivamente se determinen, y de otras posibles localizaciones pertenecientes al dominio público viario que eventualmente pudieran aportarse a dicho uso.

El Servicio de Caza y Pesca de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que el tramo comprendido entre PPKK 316+900 y 322+000 pertenecen al acotado V-10084, en el término municipal de Buñol y el tramo comprendido entre los PPKK 322+000 y 326+500 pertenecen al acotado V-10154, en el término municipal de Chiva, el resto del trazado se considera zona común.

El EsIA incluye un anejo de servicios afectados por el proyecto, indicando que todos serán repuestos adecuadamente.

El Ayuntamiento de Buñol realiza una serie de observaciones al proyecto en relación con el enlace Buñol 2 en la conexión con el Sector 2, al enlace de Cambio de Sentido en la conexión con el Sector 3 y al enlace de Cambio de Sentido en la conexión con el camino catastral 9004/8. Destaca la necesidad de compatibilizar y adaptar el diseño de la obra con lo recogido en el proyecto «Homologación Modificativa Sectorial del Suelo apto para Urbanizar Industrial de las NNSS de Planeamiento de Buñol» aprobado en 2006 por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia. El promotor en su respuesta indica que, para el enlace Buñol 2 en la conexión con el Sector 2 y el enlace de Cambio de Sentido en la conexión con el camino 5, se tendrá en cuenta una solución que conjugue en el proyecto de trazado definitivo lo proyectado y su compatibilidad con lo recogido en el Planeamiento de Buñol y lo solicitado por el Ayuntamiento. En cuanto al enlace de Cambio de Sentido en la conexión con el Sector 3, el diseño presentado de la reposición del camino 1 no condiciona el desarrollo y ejecución futura del ámbito de Suelo Urbanizable del Sector 3.

El Ayuntamiento de Chiva recoge una propuesta de mejora en el Enlace a la CV-50 consistente en dar continuidad al camino de Madrid conectándolo a dicho enlace. El promotor responde que se revisará la propuesta en el proyecto de trazado definitivo, con la posibilidad de dar continuidad al vial mencionado a través de los ramales que se demuelen, conectándolo a la glorieta norte del enlace CV-50.

El Servicio de Planificación y Proyectos del Área de Infraestructuras de la Diputación de Valencia informa que las actuaciones afectan a las carreteras CV-421 Turís-Chiva y a la CV-425 Ventas de Buñol-N-330. En relación con el diseño presentado de la conexión de la vía de servicio sur con la carretera CV-425, el informe técnico se pronuncia de forma desfavorable en cuanto a la seguridad vial. En relación con el nuevo diseño del paso sobre el ferrocarril de la reposición de la CV-425, el informe técnico se pronuncia de forma desfavorable por no cumplir con los parámetros establecidos por la Norma 3.1-IC de Trazado. El promotor indica, en referencia al cruce con la CV-421 que la única estructura que se amplía es la denominada E-8 («Nuevo Enlace Chivas Este») en la que se dispone de nuevo pretil únicamente en la parte que se amplía, el resto de las estructuras existentes no se ven modificadas. En cuanto a la carretera CV-425, la seguridad vial, funcional y la capacidad del tramo mejoran notablemente respecto de la situación actual cumpliendo con la Norma 3.1-IC de Trazado.

La Subdirección de Operaciones Este de la Jefatura de Área de Mantenimiento de Valencia de ADIF señala una serie de condiciones de carácter técnico para el proyecto y diseño de la denominada Estructura 5 (paso superior sobre el ferrocarril). El promotor responde indicando cómo se resuelven cada uno de los condicionantes técnicos que afectan al proyecto y que se trasladarán al proyecto de construcción.

c) Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

El «Estudio de riesgos y vulnerabilidad» aportado analiza los riesgos por amenazas externas o catástrofes, teniendo en cuenta zonas de riesgo geológico, sísmico, de inundación y de incendios forestales; así como por amenazas internas o accidentes graves durante la fase de obra considerando incendios, explosiones, vertidos de sustancias peligrosas, desplomes y corrimientos de tierras; y amenazas internas durante la fase de funcionamiento considerando accidentes derivados del transporte con mercancías peligrosas y de la actividad industrial en las inmediaciones de la vía.

Este estudio concluye que, en el caso de riesgos derivados de catástrofes, los daños que provocarían sobre la infraestructura no darían lugar, en ningún caso, a impactos significativos sobre el medio ambiente, siendo los daños sobre el medio ambiente los derivados de la materialización del propio riesgo. Por su parte, los riesgos derivados de accidentes graves durante la ejecución de las obras se consideran asumibles en términos generales, teniendo en cuenta la pequeña magnitud de estos accidentes, así como las características del proyecto. La probabilidad global del riesgo se considera baja y las consecuencias de los daños ambientales y/o sociales también. Los riesgos derivados de accidentes graves en fase de explotación se valoran como compatibles en todos los casos excepto en el caso del riesgo de incendio, cuya valoración pasaría a ser compatible con la adopción de las medidas de prevención y extinción de incendios.

En cuanto a la vulnerabilidad, el EsIA recoge que la infraestructura analizada no es vulnerable frente a accidentes graves en fase de obra, siendo asumibles las consecuencias del riesgo en caso de ocurrencia de alguno de los eventos analizados. Con respecto a la vulnerabilidad de la infraestructura ante catástrofes naturales, se considera que presenta un valor bajo para todos los fenómenos analizados (movimientos sísmicos, inundaciones, riesgos geológicos e incendios).

El Servicio de Gestión Territorial de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana, respecto al riesgo de inundación, considera que la infraestructura existente no cumple con lo citado en el artículo 21.4 de la normativa del PATRICOVA, al ser la práctica totalidad de las obras de drenaje de diámetro 800 mm, por lo que solicita que, en cualquier reposición o prolongación durante la ejecución del tercer carril no contemplado en el proyecto, debe valorarse la adecuación al citado artículo. Además, señala que no se aporta la documentación mínima, en virtud del artículo 12 del PATRICOVA. Recuerda que el proyecto deberá ajustarse a lo indicado en el informe del organismo de cuenca, así como a las medidas preventivas establecidas dicho informe, las cuales han sido incluidas en el condicionado de la presente resolución. El promotor responde que no se prevé la ampliación de las obras de drenaje existentes en la A3 en este tramo si bien las obras de drenaje nuevas y las que precisen de ampliación, se dimensionarán cumpliendo con la limitación de diámetros de la normativa del PATRICOVA.

El promotor remite a la Confederación Hidrográfica del Júcar, documentación justificativa adicional en cuanto al cumplimiento de la versión vigente de la Norma 5.-IC Drenaje Superficial de la Instrucción de Carreteras, un Estudio de Inundabilidad de la Rambla del Gallo y las dimensiones mínimas de las obras de paso. En cuanto a las obras de drenaje existentes, se aplicará la Disposición transitoria única de la Norma 5.2-IC, que permite para los proyectos en fase de redacción a la entrada en vigor de esta norma, en base a criterios de eficiencia y economía y siempre a criterio de la Dirección General de Carreteras del MITMA, aplicar lo dispuesto en la versión vigente de la norma o en la anteriormente vigente. No obstante, para las obras nuevas, especialmente las nuevas estructuras sobre la Rambla del Gallo, en fase de proyecto de construcción se estudiará la viabilidad de dimensionarlas de modo que permitan el cumplimiento de la Norma 5.2-IC Drenaje vigente, sin la aplicación de dicha Disposición Transitoria citada. En relación con la cartografía de peligrosidad de inundación, se llevan a cabo los estudios correspondientes de modelización en el entorno de los dos cruces con el barranco del Gallo, en el tramo entre ambos, así como en los Barrancos de Hondico y de La Venta. Con fecha 21 de diciembre de 2022, la Confederación Hidrográfica del Júcar realiza nuevo informe que considera adecuada la documentación, así como el alcance y contenido del proyecto de trazado, siendo posteriormente concretados determinados aspectos en la redacción del proyecto constructivo, durante el trámite de autorizaciones que preceptivamente deberá tramitarse ante ese organismo.

La Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias informa que, una vez revisada la documentación aportada, y en lo que se refiere a los riesgos de protección civil, no hay ninguna alegación al respecto. Además, realiza una serie de consideraciones sobre los diferentes riesgos que han sido incorporadas al condicionado

de la presente resolución, así como indica la legislación que aplica y autoridades a las que se deberá consultar. El promotor indica en su respuesta, entre otras cuestiones, que en la fase de licitación y ejecución de las obras el contratista deberá elaborar el correspondiente Plan de Prevención y Extinción de Incendios, que deberá ser aprobado por la autoridad competente.

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

d) Programa de vigilancia ambiental.

El EsIA contiene un programa de seguimiento y vigilancia ambiental (PVA) cuyos objetivos son controlar la correcta ejecución de las medidas previstas en el proyecto, así como comprobar, prevenir y corregir sus posibles disfunciones y la aparición de impactos ambientales no previstos.

Los principales aspectos considerados en el PVA son los siguientes:

– Fase de construcción: jalonamiento y señalización de la obra, elementos auxiliares y caminos de acceso; protección de la calidad atmosférica (polvo y emisiones de maquinaria), de la vegetación (preparación del terreno para plantaciones y siembras, y ejecución de las mismas), de las condiciones de sosiego público, de los suelos (deforestación, tierra vegetal, fenómenos erosivos e inestabilidad de laderas), del sistema hidrológico e hidrogeológico, de la fauna, del patrimonio histórico-artístico; mantenimiento de la permeabilidad territorial; seguimiento y control de las zonas de instalaciones auxiliares y gestión de residuos; control de incendios.

– Fase de funcionamiento: seguimiento de la revegetación y de la restauración paisajística, de la fauna y la permeabilidad de la infraestructura, de la calidad de las aguas y obras de drenaje y de las condiciones de sosiego público.

Se enviará un informe antes del inicio de las obras, paralelo al acta de comprobación del replanteo, informes periódicos trimestrales durante toda la fase de obras, previo a la emisión del acta de recepción de las obras, semestrales de seguimiento durante el primer año tras la emisión del acta de recepción de las obras, y anuales durante los dos siguientes años, así como informes especiales ante situaciones determinadas. Todos los informes de seguimiento realizados serán remitidos al órgano autonómico con competencias en materia de medio ambiente, que podrá solicitar determinados contenidos o periodicidad en los mismos, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en la letra d) «Los proyectos incluidos en el apartado 2, cuando así lo solicite el promotor», del apartado 1 del artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla

la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

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

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Acondicionamiento y tercer carril por calzada en la Autovía A-3. Tramo: Buñol – Chiva. PP.KK. 316+900 a 328+000», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

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

Condiciones al proyecto.

i) Condiciones generales.

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

2. Se cumplirá toda la legislación que sea de aplicación, y que afecte a los elementos del medio recogidos en la presente resolución.

3. La actividad solo podrá llevarse a cabo dentro de la superficie que se delimita en el EsIA y documentación complementaria, sobre la que se realiza esta evaluación, la cual deberá contar con medios de señalización y delimitación adecuados.

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

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

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

Población y salud humana.

5. En el proyecto de construcción, tal y como solicita la Dirección General de Salud Pública y Adicciones de la Generalitat Valenciana, se deberá contemplar lo siguiente:

– Se establecerán las medidas preventivas para garantizar la no afección a los sistemas de abastecimiento de conformidad con el Real Decreto 140/2003, por el que se establecen los criterios de la calidad del agua de consumo humano y al Decreto 58/2006, del Consell por el que se desarrolla el Real Decreto 140/2003 en el ámbito de la Comunitat Valenciana.

– En cada una de las fases del proyecto se dará cumplimiento a las medidas preventivas y correctoras establecidas, así como de la normativa sectorial de calidad del aire y protección de la atmósfera, la Ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera y Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire.

– Se hará una evaluación de la exposición a ruidos y vibraciones de la población del área de influencia del proyecto, las fuentes, niveles de ruido y vibraciones previsibles, así como del cumplimiento de las medidas protectoras previstas, teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para proteger la salud de las personas, todo ello con el objetivo de cumplir la normativa vigente en materia de ruido.

– Se realizará una adecuada gestión de los residuos según su tipología, estableciendo acciones que permitan minimizar y valorizar los mismos mediante un tratamiento controlado y se cumplirá con la Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados y Real Decreto 105/2008, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

– Se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 865/2003, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis, en instalaciones o maquinaria de obra, que utilicen agua en su funcionamiento y puedan generar aerosoles.

– Se incluirá una memoria en el proyecto de construcción que deberá contener la información relativa a la población que pueda verse afectada por el proyecto y su afección, de la forma que indica la Dirección General para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 10/2014 de Salud de la Comunidad Valenciana y la Ley 33/2011 General de Salud Pública.

– Durante la fase de obras se pondrán en marcha las medidas necesarias para evitar pequeñas acumulaciones de agua que pudieran convertirse en focos de cría del mosquito tigre (*Aedes albopictus*). El diseño del proyecto evitará estructuras que provoquen acúmulos de agua como consecuencia de la lluvia o el riego.

6. En la fase previa al inicio de las obras, una vez establecido el plan de trabajo y definidos los equipos de trabajo, se realizará un estudio acústico de detalle que modelice las emisiones de ruido en fase de obras en el que se indicarán las medidas adicionales a adoptar para conseguir el cumplimiento de la legislación vigente en materia de ruido.

7. En tanto los estudios acústicos de detalle lo confirmen, se construirá una pantalla acústica entre los PPKK 3+080 a 3+789, con una longitud de 709 m y de 5 m de altura en el lado izquierdo.

8. Se realizará un estudio pormenorizado en cada una de edificaciones en las que las medidas correctoras planteadas resulten insuficientes y no se lleguen a cumplir los niveles máximos de ruido estipulados por la legislación vigente. Asimismo, se adoptarán las medidas individuales relativas a los cerramientos y fachadas que resulten necesarias una vez obtenidos los resultados de los citados estudios, de forma que se cumplan los límites legalmente establecidos en todas las edificaciones afectadas.

9. Se evitarán todo tipo de obras ruidosas en el entorno de las áreas habitadas y edificaciones próximas a la obra entre las veintitrés y las siete horas, e incluso se plantearán horarios más restrictivos en función de la legislación específica de cada uno de los municipios.

10. El Proyecto Constructivo deberá incluir un Plan de rutas y trayectos alternativos durante las obras, así como un Plan de circulación y señalización de la maquinaria y vehículos pesados para circular por las zonas urbanas. Se evitará, en la medida de lo posible, el paso de maquinaria y vehículos pesados por núcleos habitados o zonas susceptibles de recibir algún tipo de impacto acústico o molestias a la población, en especial por la urbanización Loma del Castillo y la zona del casco urbano de Buñol.

Flora, Vegetación y HICs.

11. Al inicio de las obras deberá contarse con el preceptivo permiso del organismo competente para iniciar el desbroce de la zona de ocupación, y el desbroce será el estrictamente necesario una vez realizado el jalonamiento de la superficie de ocupación.

12. Se llevará a cabo la protección de los ejemplares arbóreos singulares identificados que pudieran verse afectados por las obras: Garrofera dels Carlistes con una protección de 17,6 m y Garrofera de la Covatillas con una protección 18,30 m.

13. Las superficies de nueva creación como terraplenes, desmontes y superficies recuperadas de instalaciones de obra temporales, serán revegetadas según un Proyecto de medidas de integración paisajística que será concretado en el Proyecto de Construcción.

Fauna.

14. Se moderará la velocidad de los vehículos y la maquinaria en el interior del recinto de las obras para no superar los 20 km/h, reduciendo así el riesgo de muerte o lesión por atropello o choque.

15. Se evitarán los trabajos nocturnos para impedir atropellos de la fauna.

16. Para evitar atropello y conservar la conectividad ecológica de la infraestructura durante la fase de explotación, se seguirá el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento n.º1 (2015)» así como las «Prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats en las fases de planificación y trazado» (documento n.º 3) del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2010). Se realizará un vallado continuo de tipo cinegético y se instalarán estructuras de escape en las zonas próximas a vaguadas y a pasos de fauna. Se adaptarán todas las estructuras del drenaje superficial cunetas, arquetas y sifones para facilitar la salida de animales que hayan podido caer y se adaptarán todas las obras de drenaje transversal como pasos para pequeños mamíferos. La tipología de hábitat interceptado es fundamentalmente agrícola, por lo que, en el tramo de nueva construcción de la variante de Buñol, se diseñará al menos un paso cada 1 km para pequeños vertebrados y un paso cada 3 km para grandes mamíferos.

Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

17. Una parte de la actuación se ubica en el ámbito territorial del PORN de la Cuenca Hidrográfica de la Albufera, aprobado mediante Decreto 96/1995, de 16 de mayo, del Gobierno Valenciano, por lo que se tendrá en cuenta todo lo dispuesto en dicho PORN.

18. Tal y como indica la Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana a través de la Dirección del Parque Natural de la Albufera:

– Las obras deben prever todos los pasos necesarios con diámetro adecuado, para permitir tanto la circulación de agua en los barrancos teniendo en cuenta las máximas avenidas, como en las acequias y otras infraestructuras hidráulicas necesarias para el riego a manta.

– Fuera de la proyección en planta que ocupará el tercer carril no debe llevarse a cabo la canalización de la obra ni la colocación de escolleras en los cauces o en el lecho de los barrancos, debiendo estos mantener su estado natural. En las caras de los taludes de la nueva carretera de la autovía que linden con los barrancos, podrá colocarse piedra escollera de tamaño adecuado si se considera imprescindible para asegurar su estabilidad al no poder rebajarse la pendiente del talud.

– En ningún caso deberán aterrarse ni taponarse los ullals o surgencias naturales de agua que se encuentren en el terreno que vaya a ser alterado por la nueva carretera, sus taludes, cunetas o por los nuevos caminos de servicio que se construyan. Se deberá contactar con el organismo de gestión del Parque Natural de la Albufera para determinar

qué medidas deben tomarse para compatibilizar la presencia y función ecológica de los ullals con las obras.

Suelo, subsuelo y geodiversidad.

19. Se delimitarán los perímetros estrictos de las zonas de obras y especialmente las zonas de exclusión, y se evitará el tráfico de camiones y maquinaria de construcción fuera de dichas zonas evitando afecciones al suelo, hidrología y vegetación.

20. Se retirará la capa superior del terreno antes de la implantación de la infraestructura, almacenándola separada del resto de áridos para su posterior reutilización en la restauración de la zona.

21. Se impermeabilizará el terreno antes de ubicar cualquier instalación auxiliar temporal, preservando la integridad de los suelos y del sistema hidrológico. No se realizará ningún mantenimiento, suministro de combustible, limpieza de la maquinaria utilizada en las obras, ni ningún otro proceso que pueda causar contaminación fuera de las zonas expresamente autorizadas y habilitadas al efecto.

22. Una vez finalizadas las obras, se realizará la restauración de las zonas de trabajo con la retirada de todos los residuos generados y el material sobrante de las actuaciones realizadas. No se abrirán zonas de préstamo ni vertederos, todos los materiales necesarios para la ejecución del proyecto procedentes del exterior se obtendrán de canteras autorizadas, mientras que los excedentes de materiales serán en principio depositados en zonas de relleno dentro de la zona de obras, y en el caso de que sea necesario, en canteras que dispongan de plan de restauración.

Agua.

23. El proyecto afecta territorialmente a diferentes áreas de recarga de acuífero. Junto a la variante de Buñol se localizan «Áreas estratégicas 1» y parcialmente «Áreas estratégicas 2». El resto del trazado y enlaces corresponde a «Zonas a mejorar», tal y como indica el Servicio de Gestión Territorial de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana. Por ello, se extremarán las medidas de protección de las aguas subterráneas en áreas de recarga de acuífero.

24. En torno a la zona de trabajo, especialmente alrededor de los cursos de agua afectados por las actuaciones, se adoptarán las medidas preventivas necesarias para evitar la movilización de material sólido hacia los cauces.

25. En el caso de que sean necesarios vertidos al dominio público hidráulico y/o la captación de las aguas superficiales, será necesario solicitar autorización previa a la Confederación Hidrográfica del Júcar.

26. Se analizará la viabilidad de que las dimensiones de las nuevas obras de drenaje permitan el cumplimiento de la Norma 5.2-IC de drenaje vigente, sin la aplicación de la disposición transitoria.

27. Las obras de drenaje de nueva construcción y aquellas que sea necesario ampliar, se dimensionarán para que se cumpla el artículo 21.4 de la normativa del PATRICOVA, tal como indica el Servicio de Gestión Territorial de la Generalitat Valenciana.

Paisaje.

28. Tal y como indica el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana, el estudio de integración paisajística que deberá contemplarse en posteriores fases de tramitación del proyecto, tendrá en cuenta las medidas establecidas en su informe, entre las que figuran:

– Completar la valoración del paisaje afectado conforme al anexo II, apartado c.3) del Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, contemplándose tanto la valoración por los técnicos especialistas como la opinión del público interesado,

deducida del proceso específico de participación ciudadana que debe realizarse desde el origen de la elaboración del estudio de integración paisajística y el proyecto.

– De acuerdo con el apartado g) del anexo II del TRLOTUP, deben completarse medidas de integración específicas para la integración del tramo de variante en la topografía y la vegetación, valorando la adopción de medidas para el tratamiento de las zonas residuales generadas entre este y la plataforma existente, garantizando la mínima afección sobre los recursos paisajísticos del ámbito, así como, en general, en el diseño de la infraestructura.

– La valoración de la integración paisajística y de la integración visual debe realizarse conforme a los aspectos indicados en los apartados e) y f) y h) del anexo II de la TRLOTUP. Esta valoración se centrará en el tramo de nueva calzada de la denominada variante de Buñol y en los enlaces en los que se modifica sustancialmente la superficie afectada.

– Se justificarán las medidas adoptadas en relación con las consideraciones técnicas realizadas por parte de la Dirección General de Territorio y Paisaje en materia de infraestructura verde y paisaje en su informe de fecha 14 de abril de 2010.

– En el estudio de integración paisajística, se concretará el estudio de soluciones de trazado y diseño que garantice la continuidad y funcionalidad de la infraestructura verde de la Comunidad Valenciana, definida conforme a los artículos 4 y 5 del TRLOTUP, procurando la permeabilidad del territorio y la mínima fragmentación y transformación de la infraestructura verde y el paisaje.

– El trazado y diseño de la infraestructura debe garantizar en todo caso la integración paisajística y visual y la compatibilidad con la infraestructura verde, conforme a los artículos 4 y 10 del TRLOTUP, adaptándose medidas a tal efecto.

29. Se solicitará la conformidad de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana con el estudio de integración paisajística, que incluirá las consideraciones establecidas por ese organismo.

30. Tal y como indica la Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana a través de la Dirección del Parque Natural de la Albufera, en el caso de que las obras incluyan isletas o áreas perimétricas con vegetación ornamental, todas las especies vegetales deberán ser autóctonas. Se evitará en todo caso la plantación o siembra de especies invasoras como el plumero de la Pampa (*Cortaderia selloana*).

Bienes materiales, patrimonio cultural y vías pecuarias.

31. Dado que el proyecto afecta a cotos de caza, se deberá informar a sus titulares del cambio de uso del suelo, de la actividad que se va a desarrollar y de las implicaciones que pueda tener a los efectos del artículo 39 de la Ley 13/2014, de 27 de diciembre, de Caza de la Comunitat Valenciana.

32. Las obras afectan a varias vías pecuarias, por lo que se deberán obtener las pertinentes autorizaciones conforme a la Ley 3/2014, de 11 de julio, de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana. En ningún caso las vías pecuarias se podrán declarar innecesarias, ni enajenarse o dedicarse a otros usos, tal como indica la Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana a través de la Dirección del Parque Natural de la Albufera.

33. La Dirección Territorial de Valencia de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, indica que la actuación afecta al Monte de Utilidad Pública número V066 denominado Malacara perteneciente al Ayuntamiento de Buñol, con una superficie aproximada de afección de 3 ha. La construcción de la infraestructura supondrá la pérdida definitiva de los valores forestales de los terrenos catalogados afectados. Deberá tramitarse la descatalogación y exclusión de dichos terrenos según el artículo 16, 17 y 18 de la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes. Por ello, se deberán llevar a cabo las actuaciones para proponer la

catalogación, en coordinación con la mencionada Consellería, de otra zona en otro enclave de forma que el Monte de Utilidad Pública no pierda superficie.

34. Durante la fase de remoción de tierras e intervención en el subsuelo será necesaria la presencia continua de arqueólogo.

35. Antes de iniciar las obras y previo al desmantelamiento del elemento etnográfico denominado Acueducto del Brazal de la Solana, se realizará una documentación planimétrica, gráfica y fotográfica. Su reposición posterior se producirá de acuerdo con lo detallado en el Anejo n.º 24 de Reposición de Servicios, del proyecto.

36. En caso de que durante la fase de seguimiento básico aflorasen estructuras o restos arqueológicos intactos, se delimitarán y balizarán para que no sean objeto de daños incontrolados. Tras notificar el hallazgo a la institución correspondiente de patrimonio arqueológico y siguiendo sus directrices, si es necesaria una intervención arqueológica puntual se establecerá de acuerdo con la propiedad un equipo capacitado para la excavación, y se procederá según lo dispuesto en el artículo 63 de la Ley 4/1998 de Patrimonio Cultural Valenciano.

Vulnerabilidad del proyecto.

37. Se tendrá en cuenta lo indicado por la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias en relación con los siguientes riesgos:

– Riesgo de inundaciones: según el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA), el ámbito del proyecto está afectado por la peligrosidad por inundaciones de nivel 6 y geomorfológica. Por tanto, se deberá consultar a la autoridad competente en ordenación del territorio, quien deberá determinar si las actuaciones propuestas cumplen con la legislación vigente en materia de aguas y planificación hidrológica.

– Riesgo sísmico: según lo que establece la Norma de Construcción Sismorresistente del 2002 (NCSR-02), los municipios donde se sitúa el proyecto tienen una aceleración sísmica de 0,06 g. Por tanto, en el desarrollo del proyecto se deben asumir todas las medidas establecidas al efecto por la NCSR-02.

– Riesgo de deslizamientos: según la Cartografía Temática de la Comunitat Valenciana, una parte del ámbito del proyecto está afectada por el riesgo de deslizamiento de nivel medio. Por tanto, se deberá realizar un estudio geotécnico de detalle del área afectada para concretar la gravedad del riesgo existente y tomar las medidas correctoras pertinentes.

– Riesgo ocasionado por el transporte de mercancías peligrosas: la autovía A3 es una de las vías de circulación preferente de estas mercancías y se consideran zonas de especial exposición las franjas de 500 m alrededor de la misma. La construcción de un tercer carril y del ramal en la zona próxima a Buñol supondrá una mayor exposición a este riesgo en las zonas urbanas residenciales del norte del casco urbano de Buñol y en el sureste de la urbanización Loma del Castillo y del casco urbano de Chiva. Por tanto, este aspecto entre otros será valorado por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

– Riesgo de accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas: en el municipio de Chiva, en el entorno del proyecto, existen diversas empresas afectadas por el RD 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas. No obstante, este riesgo no supone un impedimento para el desarrollo de la actividad del proyecto en cuestión, como indica la mencionada agencia.

– Riesgo de incendios forestales: según la cartografía del PATFOR, el ámbito del proyecto ocupa, limita y está próximo a zonas de suelo forestal en diversos puntos. Por tanto, se deberá consultar al departamento competente en prevención de incendios forestales de la Generalitat Valenciana, quien deberá determinar los condicionantes y limitaciones a cumplir por parte del proyecto.

38. Se realizará el correspondiente Plan de Prevención y Extinción de incendios en fase de proyecto de construcción, que deberá ser aprobado por la autoridad competente.

39. El Servicio de Gestión Territorial de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana, indica que se deberá disponer de una señalización adecuada en los accesos de la instalación a zonas inundables; disponer de un seguro específico de responsabilidad civil frente a las inundaciones, por el daño que pudieran ocasionar sobre las instalaciones, usuarios y sobre el entorno; y elaborar y aprobar un Plan de emergencias específico con las actuaciones a desarrollar en caso de episodio de inundabilidad, incluyendo la información necesaria para los usuarios de las instalaciones.

40. El Servicio de Gestión Territorial de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana, indica que en el caso de la variante de Buñol es de aplicación el artículo 20 de la normativa de PATRICOVA, debiendo los Ayuntamientos verificar la incidencia de la peligrosidad de inundación e imponer las condiciones de edificación de las futuras edificaciones, tomando como referencia las establecidas en el anexo I de la citada normativa.

iii) Condiciones al Programa de vigilancia ambiental.

En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el estudio de impacto ambiental debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución.

1. En el Programa de Vigilancia Ambiental del Proyecto de Construcción se establecerán los aspectos e indicadores de seguimiento sobre el destino de los movimientos de tierras y se presentará una tabla con el control de la correcta gestión de residuos de construcción y demolición generados en obra de acuerdo con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

2. Se comprobará periódicamente que los niveles permitidos de ruido no se superan ni en la fase de obras ni en la fase de explotación, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos. Para ello, se tomarán mediciones por técnicos cualificados con instrumentación homologada para control de ruido en función de las zonas afectadas: uso residencial, docente, sanitario, industrial y recreativo.

3. El PVA incorporará el seguimiento de los niveles de la calidad del aire durante las fases de construcción, cuyos valores límite deberán ajustarse a lo establecido en la normativa vigente en materia de calidad del aire.

4. Los informes presentados a la administración ambiental autonómica irán acompañados de las coberturas vectoriales de las medidas desarrolladas para su manejo con programas SIG.

5. Los informes anuales que se realizarán tras el acta de recepción de las obras se realizarán durante un periodo de tiempo mínimo de dos años, y según estime necesario el órgano autonómico con competencias en materia de medio ambiente.

6. A la vista de los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental y/o de los datos que obtenga la Administración, se podrán replantear y modificar algunas de las medidas diseñadas para asegurar el funcionamiento correcto de las mismas y se repondrán las infraestructuras perdidas, defectuosas o deterioradas que no cumplan los objetivos previstos.

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

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su

comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

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

Madrid, 25 de abril de 2024.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados	Contestación
ADMINISTRACIÓN ESTATAL	
Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico	Sí
Subdirección General de Patrimonio. Dirección General de Infraestructuras. Ministerio de Defensa.	No
ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA	
Directora-Conservadora del Parque Natural de la Albufera. Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental. Consellería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica de la Generalitat Valenciana	Sí
Servicio de Patrimonio Cultural. Dirección General de Cultura y Patrimonio. Consellería de Educación, Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Política Territorial y Paisaje. Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat València	Sí
Consellería de Sanidad Universal y Salud Pública de la Generalitat Valenciana	Sí
Secretaría Autonómica de Seguridad y Emergencias de la Generalitat Valenciana	Sí
ADMINISTRACIÓN LOCAL	
Ayuntamiento de Buñol	Sí
Ayuntamiento de Chiva	Sí
Diputación Provincial de Valencia. Área de Carreteras.	Sí
ENTIDADES PÚBLICAS Y PRIVADAS	
Acuamed	No
ADIF	Sí
EPSAR Entidad de Saneamiento de Aguas Residuales	Sí
IVACE	Sí
Alumbramiento de Aguas de Buñol, SA	No
Telefónica de España, SA	Sí
Vodafone-Ono	No
Orange. Gestión de Red	Sí
Iberdrola Distribución Eléctrica.	Sí
Nedgia Cegas	Sí
Red Eléctrica de España.	No
Interoute Iberia, SAU	No

Consultados	Contestación
Alcatel Integración de Redes, SA	No
Comunidad de Regantes de Chiva	Sí
Aguas de Cheste-Chiva. Comunidad de Regantes.	No
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	No
Greenpeace España.	No
WWW-Adena	No
Sociedad Española de Ornitología (S.E.O./BridLife)	No
Acció Ecologista (Agró)	No
Ecologistas en Acción.	No

Tabla 2. Alegaciones recibidas en la información pública

AUTOS Fernández, SL.

