

Autónomos para la que ya se convocaron pruebas selectivas derivadas del artículo y la disposición transitoria de la norma citada.

Puestos adscritos por la CECIR a las Escalas Administrativas y Auxiliara de Organismos Autónomos que han sido afectados por la modificación de la disposición transitoria decimoquinta ya citada, realizada por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Las convocatorias a dichas Escalas se referirán exclusivamente a la clasificación de puestos reservados a funcionarios y adscritos a las mismas, que realice la CECIR.

Segundo.—La gestión material que se encomienda, con respecto a las Escalas citadas en el apartado anterior, se concretará en las siguientes actividades, con el alcance que en cada caso se señala:

- a) Recepción de solicitudes de participación en las pruebas selectivas.
- b) Propuesta de las resoluciones por la que se declaren aprobadas las listas de admitidos y excluidos y se señala fecha, lugar y hora de comienzo del primer ejercicio, así como la relación de aspirantes excluidos con indicación de las causas de exclusión.
- c) Propuesta de los miembros que han de formar los Tribunales calificadoros de las pruebas.
- d) Gestión de los medios necesarios para el desarrollo material de los ejercicios.
- e) Recepción de los documentos acreditativos de las condiciones de capacidad y requisitos exigidos en las convocatorias a los que hace referencia el artículo 23 del Reglamento General de Ingreso del Personal al Servicio de la Administración General del Estado y de Provisión de Puestos de Trabajo y Promoción Profesional de los Funcionarios Civiles de la Administración General del Estado, aprobado por el Real Decreto 364/1995, de 10 de marzo.
- f) Cualquier otra gestión relacionada con los procesos selectivos, siempre que no suponga alteración de la titularidad de la competencia ni de los elementos sustantivos de su ejercicio.

Tercero.—El coste de las actividades a desarrollar por el INEM, se imputará a su presupuesto.

Cuarto.—La presente encomienda de gestión estará vigente hasta que se cumpla su objeto señalado en el apartado primero, sin que su plazo de vigencia pueda ser superior a los tres años, contados a partir de la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de la primera de las convocatorias citadas en el apartado indicado.

Quinto.—La presente encomienda de gestión no supone cesión de titularidad de la competencia ni de los elementos sustantivos de su ejercicio, atribuidos al Ministerio de Administraciones Públicas en la materia objeto de la misma.

Sexto.—Es responsabilidad del citado Ministerio a través del órgano competente dictar los actos o resoluciones de carácter jurídico que den soporte o en los que se integre la concreta actividad material objeto de la presente encomienda de gestión.

Disposición adicional.

Suscriben el presente instrumento de formalización de la encomienda de gestión el Secretario de Estado para la Administración Pública y la Directora general del INEM.

Madrid, 17 de julio de 2002.—El Secretario de Estado para la Administración Pública, Ignacio González González.—La Directora general del Instituto Nacional de Empleo, María Dolores Cano Ratia.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

18760 *RESOLUCIÓN de 5 de septiembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Acceso Norte al Puerto de Valencia», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y

su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Acceso Norte al Puerto de Valencia» se encuentra comprendido en el apartado (a) del grupo 6 (proyectos de infraestructuras) del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 10 de junio de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 4 de noviembre de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

Posteriormente, fueron evaluadas tanto las alternativas recogidas en la memoria-resumen como las que resultaron del proceso de consultas previas. La cuantía de la inversión modificó la actuación y la limitó al propio objeto del estudio sin considerar funcionalidades adicionales previamente consideradas. Teniendo en cuenta este nuevo planteamiento, se consultó con el Ministerio de Medio Ambiente la necesidad de elaborar una nueva memoria-resumen y el 3 de julio de 2001 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunicó a la Dirección General de Carreteras el acuerdo de no necesidad.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 29 de septiembre de 2001.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 26 de abril de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Acceso Norte al Puerto de Valencia».

Declaración de impacto ambiental

El proyecto del acceso norte al puerto de Valencia, objeto de esta declaración de impacto ambiental (DIA), se enmarca dentro de una serie de actuaciones urbanísticas que afectan a distintas administraciones (estatal, autonómica y local) y que dieron lugar a la firma de un «Convenio de cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Generalidad Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria para la modificación de las infraestructuras del puerto de Valencia».

En la memoria-resumen se plantearon tres alternativas distintas con trazados diferentes compatibles con el entorno y con los condicionantes fijados (geología, geotecnia, climatología y medio socioeconómico, con especial incidencia en el tráfico y el planeamiento urbano). Las tres alternativas

tenían como característica común que, de una u otra forma, conectaban la autovía N-221 en Alboraya con el puerto de Valencia.

Como conclusión de la exposición realizada de la memoria-resumen y de las contestaciones recibidas a las consultas previas, se seleccionó como opción más viable técnica, económica y ambientalmente, aquella que utilizaba el corredor definido por la alternativa 1 que además era la que menor impacto producía en el planeamiento urbanístico de Valencia.

Los aspectos considerados para definir las alternativas posteriores, dado que se trataba de un único corredor, fueron la funcionalidad (uso exclusivo de tráfico portuario o compartido con tráfico urbano), o el método constructivo a utilizar en el túnel (ejecución al abrigo de pantallas tradicionales o empleo de máquinas tuneladoras).

De acuerdo con el análisis multicriterio realizado, basado en criterios técnicos de seguridad, criterios funcionales, criterios medioambientales y criterios económicos, se seleccionó como alternativa medioambientalmente más favorable aquella que utilizaba como método constructivo las máquinas tuneladoras y que posibilitaba la circulación de tráfico urbano además del tráfico con origen-destino el puerto de Valencia.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa 2+2 (solución tuneladora) propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. *Adecuación ambiental del proyecto.*—La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Durante la redacción del proyecto de construcción se mantendrán los contactos oportunos con los servicios técnicos del Ayuntamiento de Valencia y de Alboraya con el fin de poder compatibilizar la actuación con los correspondientes planes urbanísticos y minimizar la afeción a la ordenación urbanística. Se prestará particular atención a los planes especiales de reserva del suelo y ordenación de usos del Balcón al Mar y de ordenación del paseo marítimo. Cuando la afeción se produzca en el subsuelo de parcelas urbanas susceptibles de ser edificadas, se buscará aquella solución técnica que permita una adecuada cimentación posterior.

1.2 Durante la redacción del proyecto de construcción se definirá completamente la solución dada al enlace con la carretera N-221 ya que en el estudio informativo únicamente se ha planteado de forma esquemática el entronque. La solución definitiva será el resultado de un análisis completo de carácter técnico ambiental y económico y se tendrán muy en cuenta los efectos indirectos producidos en la red vial de su entorno, principalmente en el tramo entre Puzol y Valencia.

1.3 En las huertas afectadas se ajustará el trazado con el fin de minimizar la afeción y no dañar construcciones tradicionales o sistemas de riego históricos existentes.

2. *Protección y conservación de los suelos, la vegetación y la fauna:*

2.1 En el área situada entre la salida del túnel en el p.k. 3+800, y la N-221 donde existen cultivos de regadío de huerta, se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afeción a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. En esta zona se limitará al máximo la superficie de ocupación temporal en las inmediaciones de la obra.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 1,5 metros con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

Sobre todas aquellas superficies que tras los movimientos de tierra queden sin un recubrimiento edafológico se extenderá una capa de tierra vegetal con objeto de restaurar las condiciones edafológicas anteriores a la actuación y permitir el desarrollo de las plantaciones.

2.3 En la parte en que el trazado transcurre a cielo abierto se minimizará la afeción producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

2.4 El proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como son las soldaduras. En cualquier caso, el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra.

2.5 La fauna tiene muy poca relevancia debido a que el trazado discurre por un terreno urbano o semiurbano fuertemente antropizado, no obstante, en las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados. La parte de la vía que transcurre a cielo abierto irá provista de cerramiento longitudinal continuo.

3. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.*—Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán las siguientes medidas:

3.1 Dentro del túnel y siempre que sea posible se desaguará por gravedad. En aquellos puntos bajos del trazado cuya cota está por debajo del nivel del mar se procederá a bombear. Los puntos conflictivos son:

Tramo en túnel entre los pp.kk. 0+040 y 3+270.

Punto bajo en el p.k. 2+629 a cota 30,0 m, se bombeará impulsando las aguas a la acequia que discurre soterrada junto al ferrocarril, la potencia de la bomba se calculará considerando todas las rampas de acceso de vertientes.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación del túnel se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Como puntos de vertido se utilizarán elementos de la red de drenaje existentes.

Estas aguas sólo podrán ser vertidas si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización del organismo competente.

3.2 En la parte en que la vía discurre a cielo abierto, en los tramos en desmonte, en el lado de la escorrentía, se dispondrá de una cuneta de guarda que evite la posibilidad de que acceda a la calzada agua de lluvia.

3.3 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra que vadeen alguna acequia, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restauradas las acequias afectadas.

3.4 Con el fin de conocer la modificación que introduce la obra, así como la viabilidad de los procesos constructivos, en la fase de proyecto se estudiará la permeabilidad de cada capa mediante ensayos de permeabilidad, pruebas de agotamiento en pozos y estudios sobre la calidad de las aguas a distintas profundidades. Posteriormente, y tras la puesta en servicio, se controlará la evolución de los niveles freáticos, el gradiente hidráulico y la permeabilidad de cada capa.

3.5 Se tomarán medidas especiales para evitar la contaminación de las aguas subterráneas debido a la alta permeabilidad de casi todas las capas del terreno tales como: Prevención de posibles vertidos, delimitación de las superficies aptas para la ubicación de las instalaciones de obra, disposición de los parques de maquinarias sobre superficies previamente impermeabilizadas y planificación de la recogida y gestión mediante empresa autorizada de los excedentes tóxicos de acuerdo con la normativa aplicable. En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado y escombros se verterán directamente al terreno o a la red de drenaje.

3.6 El nivel freático se sitúa de 2,0 a 2,5 metros de profundidad, la solución adoptada deberá evitar un rebajamiento del nivel freático inferior a los 3,0 metros. En el caso de que la estructura afectase a la libre circulación de las aguas subterráneas, se diseñarán conductos de comunicación de alta permeabilidad que faciliten los flujos de aguas a uno y otro lado de la estructura.

4. *Protección atmosférica:*

4.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre la población, así como los daños que pudiera provocar sobre las explotaciones agrícolas intensivas situadas entre el municipio de Alboraya y la avenida de los Naranjos, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo

y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

4.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

4.3 Los túneles estarán provistos de un sistema transversal de ventilación. Antes de su emisión a la atmósfera, los gases serán filtrados con el fin de disminuir la concentración de contaminantes venteados. La ubicación de las salidas de ventilación se determinará buscando la mínima afección a la población existente.

4.4 Se instalará un sistema de control en función de las condiciones detectadas en el interior de los túneles (detectores de CO, opacímetros) y otros parámetros como es la incidencia del viento en las bocas (anemómetros y catavientos), con las condiciones y distancias exigidas en la legislación.

5. *Medidas de seguridad.*

5.1 El proyecto de construcción que se redacte deberá incorporar todas las medidas necesarias para garantizar un máximo nivel de seguridad en el túnel de acuerdo con la normativa más avanzada que sea de aplicación. Entre los elementos de seguridad cabe distinguir los ligados a la infraestructura (nichos de seguridad e incendio, refugios, galerías de conexión y apartaderos) y los sistemas técnicos y de control mando (ventilación, iluminación, puestos SOS, detectores de incendios, medidores de CO y de opacidad, instalación de transmisión, señalización y centrales de control y mando).

Se dispondrá un centro de control y vigilancia que permita el seguimiento de todos los sistemas de seguridad instalados en el túnel y se estudiará detenidamente su ubicación idónea.

5.2 Debido a los problemas técnicos derivados de la presencia del nivel freático por encima de la cota de excavación, así como por los posibles problemas de subsidencia que pudieran aparecer durante la construcción del túnel y de las galerías de conexión entre tubos, se llevará a cabo un estudio pormenorizado de las distintas soluciones para la ejecución y su viabilidad técnica en función de las características particulares del terreno. Teniendo en cuenta la metodología seleccionada para la construcción del túnel, se evaluará cuál puede ser el grado de daño inducido en las estructuras cercanas a la traza y en caso necesario, se establecerán las medidas a adoptar para la aplicación de algún tratamiento del terreno que evite o minimice dicha afección.

6. *Protección contra el ruido.*—Durante la fase de ejecución de las obras y con el fin de minimizar el incremento de los niveles sonoros producidos por la maquinaria utilizada, se prescribirá un correcto mantenimiento de la misma que permita el cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisión de ruidos en maquinaria de obras públicas.

En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar así como la planificación de los movimientos de maquinaria que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las zonas próximas a las bocas de entrada y salida de los túneles y el tramo de la vía que transcurre por la calle Montanejos hasta la plaza de la Aduana.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora durante la fase de obra y durante toda la vida útil de la infraestructura serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (siete horas-veintitrés horas) menor que 65 dB (A).

Leq (veintitrés horas-siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (las veinticuatro horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (siete horas-veintitrés horas) menor que 55 dB (A).

Leq (veintitrés horas-siete horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (las veinticuatro horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura.

Para solucionar el problema de ruido a la entrada/salida del túnel en la plaza de la Aduana, los muros del túnel se forrarán con materiales absorbentes y se estudiarán las soluciones constructivas más adecuadas (ángulo que forma la entrada al túnel y los receptores potenciales, posibilidad de construir una pérgola, etc.). Frente a los edificios más próximos, situados en la calle Montanejos, se instalarán pantallas acústicas, si se superan los objetivos de calidad exigidos. El pavimento irá provisto de asfalto sonorreductor.

Durante la redacción del proyecto de construcción se valorará la posible afección de las centrales de ventilación y se ubicarán en aquellos puntos donde la afección sea mínima siempre cumpliendo las exigencias legales de seguridad. Las centrales estarán dotadas con ventiladores provistos de silenciadores que permitan conseguir un nivel de presión sonora, medido a 1,5 metros de la rejilla de aspiración, que no supere los 65 dB(A).

7. *Medidas de protección del patrimonio cultural.*—En coordinación con la Consejería de Cultura de la Generalidad Valenciana se realizará una prospección arqueológica y paleontológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Se realizará también un estudio etnográfico detallado de la zona tradicional de huerta que tendrá como fin la realización de un inventario de construcciones edificios y tecnología relacionados con los regadíos tradicionales. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico, etnográfico y arquitectónico.

Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes:*

8.1 Se mantendrá la continuidad de todas las acequias de riego afectadas por la obra.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales afectados se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

8.2 Se repondrán todos los servicios urbanos que pudieran ser afectados.

8.3 Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

8.4 El trazado del acceso al puerto se hará compatible con el trazado de futuras líneas de metro, tranvía y colectores de saneamiento y se incluirán en los planos de perfiles longitudinales aquellos que sean más condicionantes. Se coordinará la actuación con todos los organismos responsables de los servicios afectados.

9. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.*—El proyecto de construcción determinará el vertedero o los vertederos a utilizar y contendrá un estudio específico que evaluará las repercusiones que sobre la población y el tráfico rodado pudiera suponer el transporte de material a vertedero, por medio de camiones. El estudio evaluará el número, la frecuencia y los horarios de los viajes y además determinará los itinerarios a seguir para minimizar las molestias a la población y el impacto sobre la red vial del entorno. El estudio se presentará en los servicios competentes de los ayuntamientos afectados para que lo consideren, si lo estiman conveniente, en sus previsiones de actuación.

Se considerará prioritario el traslado de los sobrantes de excavación a alguno de los vertederos controlados de inertes existentes en la provincia

de Valencia y se procurará reutilizar la mayor cantidad posible de los materiales extraídos a lo largo del trazado.

En el caso de que se plantee la creación de nuevos vertederos, el proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación y áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El proyecto de ubicación de vertederos se someterá al procedimiento de evaluación de impacto ambiental tal y como prescribe la legislación de impacto ambiental vigente en la Comunidad Valenciana, Ley 2/1989, de 3 de marzo, de impacto ambiental, y por el Decreto 162/1990, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento para su desarrollo.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra:*

10.1 Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocadura del túnel, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos, vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies herbáceas propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

10.2 Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

10.3 A la salida del túnel, en la parte norte, y con el fin de disminuir el impacto paisajístico, se dispondrá de un falso túnel de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente.

10.4 Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

11. *Seguimiento y vigilancia.*—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa contemplará la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Características del programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad (PAC) de la obra, el cual debe contener la política de calidad ambiental y la estructuración de los equipos de obra en sus dos ramas organizativas (ejecución o producción y unidad de calidad). Entre los aspectos contemplados cabe citar: Análisis del proyecto de construcción, indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados, estructura, organización y medios de la unidad de calidad externa, procedimientos de ejecución de las unidades de obra, requisitos de calidad, organización y medios de producción, control de los procesos de ejecución, etc.

Manual de buenas prácticas ambientales que incluirá todas las medidas tomadas por la dirección de obra y el responsable técnico de medio ambiente para evitar impactos derivados de la gestión de las obras: Prácticas de control de residuo, actuaciones prohibidas, prácticas de conducción, establecimiento de un régimen de sanciones, etc.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas. Características del programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre la eficacia, estado y evolución de las medidas adoptadas para la recuperación, restauración e integración paisajística de la obra y para la defensa contra la erosión, el cual incluirá:

Resultados del seguimiento de los indicadores de protección de los suelos, agua y restauración de la vegetación.

Seguimiento de la evolución de la implantación de las comunidades vegetales en los taludes y elementos auxiliares tratados, tanto temporales como permanentes e incluyendo los vertederos.

En su caso, adopción de medidas complementarias de integración paisajística y las correspondientes acciones de vigilancia y seguimiento.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento. En concreto, se prestará atención a las siguientes situaciones:

Lluvias torrenciales que supongan riesgo de inundación o de desprendimiento de materiales.

Accidentes producidos en fase de construcción que puedan tener consecuencias ambientales negativas.

Erosión manifiesta de los taludes.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Planos en planta y alzado en los que se refleje la adaptación ambiental del trazado a que se refiere la condición 1.

Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, zonas de exclusión y restricción para la ubicación de vertederos y localización de préstamos.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido y proyecto de medidas de protección a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

Estudio sobre la selección del vertedero o vertederos a utilizar que recoja lo previsto en la condición 9.

Proyecto de protección contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que recoja lo previsto en la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere la condición 11.

13. *Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.*—Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 2+2 (solución tuneladora, dos túneles y dos carriles por sentido), desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma Valenciana.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 5 de septiembre de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid)	—
Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente (Madrid)	—
Confederación Hidrográfica del Júcar (Valencia)	X
Delegación del Gobierno en la C. A. Valenciana	X
Gabinete de Presidencia de la Generalitat Valenciana	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Consellería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	X
Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana	—
Consellería d'Ocupació Indústria i Comerç (IMPIVA) de la Generalitat Valenciana	X
Consellería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana	X
Consellería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana	X
Diputación Provincial de Valencia	X
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Provincial de Valencia	—
Ayuntamiento de Valencia	X
Ayuntamiento de Alboraya (Valencia)	X
Federació Valenciana de Municipis (Valencia)	—
Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid)	X
Instituto Municipal de Educación de Valencia	—
Instituto de Ciencias Biológicas y Geológicas de Valencia	—
Cátedra de Geología de Burjasot (Valencia)	—
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de Valencia	—
Facultad de Biología de la Universidad de Valencia	—
Departamento de Geografía de la Universidad de Valencia	—
Departamento de Geología de la Universidad de Valencia	X
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia	—
Escuela Técnica Superior de Agrónomos de Valencia	—
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente de Valencia	—
Autoridad Portuaria del Puerto de Valencia	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	—
CODA (Madrid)	—
AEDENAT (Madrid)	—
FAT (Madrid)	—
ADENA (Madrid)	—
SEO (Madrid)	—
GREENPEACE (Madrid)	—
Sociedad de Conservación de Vertebrados (SCV) (Madrid)	—
La Casa Verde (Valencia)	—
Coordinadora per Defensa del Bosc (Valencia)	—
Roncadel (Valencia)	—
GEL (Valencia)	—
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España (Madrid)	—
Centre Excursionista de Valencia	—
ETCMA (Valencia)	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente indica que ninguna de las alternativas planteadas tiene incidencia alguna sobre el dominio público marítimo terrestre.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica que esta actuación, en cuanto afecte al Dominio Público Hidráulico y/o a su zona de policía, deberá ajustarse en todas sus fases a lo dispuesto en la normativa específica vigente.

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana indica que no tienen sugerencias específicas que plantear y que sean distintas a las que pueden poner de manifiesto los organismos e instituciones consultados que cuentan con competencias concretas y medios adecuados al respecto.

La Consellería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana indica, en primer lugar, que las obras proyectadas discurren en su práctica totalidad por suelo urbano consolidado, sin afectar en ningún caso espacio natural alguno. Destaca que los mayores impactos que se prevén, son aquellos derivados de las afecciones a la población (ruidos, polvo, vibraciones, barreras físicas).

Solicita una adecuada justificación de la necesidad de las obras y la realización de un plan de obra. Asimismo, indica la necesidad de un estudio geotécnico e hidrogeológico que permita descartar posibles impactos por alteración de los flujos y corrientes existentes, así como la realización de un estudio arqueológico y un análisis de los materiales a utilizar y sobrantes de excavación.

La Conselleria d'Ocupació Indústria i Comerç (IMPIVA) de la Generalitat Valenciana remite una serie de sugerencias relativas al objetivo del proyecto, perfil del trazado, previsiones para la construcción, integración de la carretera y ordenamiento del territorio. Considera que el parámetro principal de valoración de impacto ambiental debe considerarse en función de la población a la que afecta.

La Conselleria de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana indica que las tres alternativas suponen el soterramiento de la vía en todas las zonas urbanas y que por tanto éstas no afectarán al patrimonio etnológico. Indica que el proyecto deberá tener en cuenta los accesos de las zonas periféricas y que éstos pueden afectar algún tramo de huerta que conserve construcciones tradicionales o sistemas de riego históricos.

La Conselleria de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana indica que no se aprecia actuación que pueda perjudicar planes futuros de la Conselleria y que por todo ello, y al margen de lo que supone la ocupación de huertas próximas a Valencia, no tienen más que informar.

La Diputación Provincial de Valencia adjunta el informe emitido por los servicios técnicos provinciales de Vías y Obras, los cuales informan que las soluciones que se plantean no afectan a ninguna vía de titularidad de la Diputación de Valencia.

Los distintos servicios municipales del Ayuntamiento de Valencia indican lo siguiente:

Servicio de Patrimonio: No tiene nada que objetar a ninguna de las alternativas.

Servicio de Jardinería y Paisaje: No tiene nada que informar al no poseer el proyecto, ni planos, ni mediciones, ni presupuesto.

Servicio de Educación: Indica que existen una serie de colegios próximos al trazado, según la alternativa que se elija.

Servicio del Ciclo Integral del Agua: Indica una serie de afecciones de acequias, emisarios, colectores, impulsores e infraestructuras de abastecimiento de aguas.

Servicio de Planeamiento: Indica que las alternativas 2 y 3 discurren por suelo de titularidad pública destinado en su mayor parte a viales, debiéndose reponer los elementos urbanos afectados. Destaca que la alternativa 1 produce afecciones al planeamiento vigente y/o en desarrollo afectando también a suelo privado.

Servicios de Transportes y Circulación: Analiza las diferentes alternativas indicando las ventajas e inconvenientes de las mismas. Considera más favorable la alternativa 1 por ser la que produce un impacto más reducido ofreciendo por otra parte el mejor servicio tanto a la ciudad como al puerto, no mezclando el tráfico que accede desde la Ronda con el propio del centro de la ciudad.

El Instituto Tecnológico Geominero de España indica que el estudio de impacto ambiental, además de cumplimentar el Real Decreto 1131/1988, debe tener en cuenta los siguientes aspectos:

Estudio de movimientos de tierras y procesos erosivos, estimación de sedimentos generados. Efectos ambientales que dichos procesos causan en los cursos de agua, tratamiento, corrección y restauración paisajística de taludes.

Ubicación correcta de las escombreras del vaciado de túneles, impactos generados por la apertura de canteras de material de préstamo. Ubicación, diseño y tratamiento de taludes.

Estudio de los tipos de suelos afectados, estudio de las singularidades geomorfológicas, paleontológicas, arqueológicas y demás elementos culturales.

Impactos geológicos y riesgos geotécnicos por la construcción de plataformas subterráneas bajo calzadas estrechas y en cruces con otras vías de comunicación.

Afecciones a asentamientos humanos, impactos sobre usos del suelo e impactos sobre la población.

Medidas preventivas y de corrección del efecto ambiental.

Por otro lado, para la ejecución del proyecto, tanto en la fase de construcción como de explotación, aporta las siguientes recomendaciones ambientales:

Creación o conservación de pasos específicos o accesos peatonales.
Diseño de métodos que eviten la contaminación de las aguas regantes de las huertas.

Restitución paisajística en los tramos que se estimen necesario.

Ubicación adecuada de las escombreras para minimizar los impactos.

El Departamento de Geología de la Universidad de Valencia indica que la alternativa 1 es la más favorable medioambientalmente. Considera que el proyecto no es una necesidad urgente de la ciudad de Valencia que afecta la huerta de Alboraya y al distrito marítimo de Cabañal, que

en época de lluvias torrenciales queda habitualmente afectado por las aguas.

La Autoridad Portuaria del Puerto de Valencia, con relación a los aspectos ambientales del proyecto, indica lo siguiente:

Alternativa 1: Consideran que es la proposición más adecuada pues, además de dar solución al acceso norte al puerto, se genera un cinturón de ronda litoral que en el futuro podrá conectar con la V-30, permitiendo aliviar el casco urbano de la ciudad de Valencia de un tráfico importante. Desde el punto de vista ambiental, considera esta alternativa óptima pues su trazado discurre por un área con baja densidad de población.

Considera que el tramo que discurre alrededor de la dársena interior del puerto podría generar problemas ambientales durante su construcción debido a que atraviesa una zona ajardinada en calles de uso terciario por lo que la Autoridad Portuaria plantea una posible variante consistente en trasladar el mencionado tramo al eje formado por los muelles transversales de levante y poniente haciendo la conexión con un cruce bajo el agua en la bocana de entrada de la dársena interior.

Alternativa 2: Puede generar más conflicto desde el punto de vista ambiental pues discurre en su trazado por una zona más céntrica de la ciudad y además esta alternativa requiere una cimentación a bastante más profundidad que la 1, pues los cruces con instalaciones como el metro así lo exigen.

Alternativa 3: Se considera la alternativa menos aconsejable ya que generará más problemas al comercio, oficinas y viviendas afectadas durante el proceso constructivo y al igual que la alternativa 2 exige una cimentación bastante profunda.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es el de seleccionar el trazado más recomendable para la construcción de una nueva carretera de acceso al puerto de Valencia que evite el paso de tráfico pesado por el núcleo urbano de la ciudad y permita el acceso directo desde la zona norte.

El acceso norte al puerto de Valencia resuelve una carencia de comunicación de esta infraestructura respecto de su zona norte de influencia y su ejecución supone reducir en una longitud de 18 kilómetros el recorrido de los vehículos clientes del puerto, que tienen que utilizar en su mayor parte el acceso sur a través de la autovía de circunvalación de Valencia (By-Pass) y la V-30.

Actualmente, la puerta sur constituye el acceso principal al puerto y acoge la demanda de vehículos con origen y/o destino fuera del casco urbano de Valencia. El uso de las otras tres puertas: Nazaret (barrio Nazaret), Reloj (avenida del Puerto) y Aduana (plaza de la Aduana), queda restringido a itinerarios de conexión con ámbitos urbanos (con la pertinente autorización municipal) y suburbanos muy próximos al puerto.

La metodología seguida para la redacción del estudio ha sido la siguiente:

1. Recopilación y análisis de la información disponible para la realización de los trazados alternativos y su análisis: Estudio del tráfico, topografía, geología, geotecnia, infraestructura viaria, servicios y planeamiento urbano.

2. Planteamiento de soluciones de trazado en dos fases consecutivas:

Fase A: En esta fase se definió y cualificó la zona de estudio desde el punto de vista geológico, geotécnico, climático y socioeconómico, haciendo especial incidencia en el tráfico y en el planeamiento urbanístico. Una vez cualificada el área de estudio, se elaboraron una serie de planos temáticos con las zonas condicionantes de protección que debían ser consideradas en el planteamiento de alternativas. Como resultado de esta fase se plantearon tres alternativas que dieron base a la redacción de la memoria-resumen.

Alternativa 1: Comienza en el nudo de conexión de la autopista del Saler con la Z.A.L. (zona de actividad logística del puerto), a partir de este punto la vía se deprime para discurrir soterrada en su totalidad hasta las proximidades del enlace con la A-7 en Alboraya.

Alternativa 2: Comienza en el actual paso inferior en el margen derecha del antiguo cauce del Turia, próximo al centro comercial y a la Ciudad de las Ciencias y conecta con la A-7 en el punto en que ésta lo hace con la ronda norte de Valencia (proyecto de conexión de la Ronda Norte con la autopista A-7).

Alternativa 3: Se concibe con idéntica funcionalidad que la alternativa 2 pero cambia una de las calles por la que transcurre, en lugar de discurrir bajo la avenida de Aragón, lo hace bajo la calle Cardenal Benlloch.

Fase B: En esta fase se seleccionaron aquellas alternativas viables desde el punto de vista técnico, funcional y ambiental. Para ello, se analizaron las contestaciones recibidas a las consultas ambientales de la memoria-

resumen, los condicionantes medioambientales, el tráfico, el planeamiento urbanístico de Valencia, Alboraya y puerto de Valencia, la geología y geotecnia de la zona y los servicios afectados. Como opciones más favorables, se propusieron aquellas que utilizaban el corredor definido por la alternativa 1.

Dado que se trataba de un único corredor, a partir de él se desarrollaron alternativas basadas en la funcionalidad y en el método constructivo a utilizar en el túnel. Cada una de las alternativas fue desarrollada a escala 1:2000.

Funcionalidad:

Tráfico exclusivo con origen-destino al puerto de Valencia, sección transversal tipo calzada 1+1 de dos carriles (uno por sentido de circulación).

Tráfico con origen-destino al puerto de Valencia y vehículos propios de la trama urbana de Valencia, sección transversal tipo 2+2 de dos carriles por cada sentido de circulación.

Método constructivo:

Ejecución al abrigo de pantallas tradicionales y losa de cubrición.

Ejecución mediante el empleo de máquinas tuneladoras.

La combinación de estos aspectos de funcionalidad y método constructivo dio lugar a cuatro alternativas:

Alternativa 1+1 (solución pantalla, un carril por sentido).

Alternativa 1+1 (solución tuneladora, un carril por sentido).

Alternativa 2+2 (solución pantalla, dos carriles por sentido).

Alternativa 2+2 (solución tuneladora, dos carriles por sentido).

3. Análisis multicriterio: Para determinar la alternativa medioambientalmente más favorable, se llevó a cabo un análisis multicriterio basado en criterios técnicos de seguridad, criterios funcionales, criterios medioambientales y criterios económicos y fue la alternativa 2+2 solución tuneladora la finalmente seleccionada.

La infraestructura constará de dos túneles paralelos unidireccionales, con dos carriles para cada dirección. Al ser una vía de doble carril, posibilitará la circulación de tráfico urbano además del tráfico con origen-destino al puerto de Valencia, por lo que se habilitarán dos conexiones: Una en la plaza de la Aduana y otra con el eje de Serrería. Se permitirá este tráfico complementario siempre que se pueda mantener el nivel de servicio que se considere necesario para el buen funcionamiento de los vehículos que acceden al puerto.

El método constructivo seleccionado resulta muy apropiado para la construcción de túneles en terrenos blandos e inestables y sometidos a carga hidráulica y además evitará la barrera que supone ejecutar pantallas en el tejido urbano.

La alternativa seleccionada está comprendida entre dos accesos de entrada y/o salida: Uno al norte en conexión con el futuro enlace de la N-221 (acceso norte A-7) que se sitúa fuera del término municipal de Valencia (p.k. 3+987,842), resuelto mediante ramales directos y semidirectos, y otro al sur en el interior del puerto que conectará con la futura glorieta y viario interior del mismo (p.k. 0 origen del proyecto). A partir del enlace con la N-221, en las proximidades de Alboraya, discurre paralela al ferrocarril del Cabanyal, pero por el lado oeste, de forma que su trazado sea compatible con futuras actuaciones ferroviarias. Tras deprimirse (p.k. 3+800), la traza pasa soterrada bajo esta línea, paralela al eje Serrería. El trazado luego gira tomando la dirección de la avenida de los Naranjos donde posteriormente vuelve a girar en dirección paralela a la calle Eugenia Viñes, para dirigirse entonces a la plaza de la Aduana, terminando en los límites de la valla del puerto según el Proyecto del Balcón al Mar.

Esta alternativa ocasionará un volumen estimado de sobantes de excavación de 657.025 m³.

Formalmente el estudio informativo se presenta en varios tomos en los que se recoge la siguiente información:

Memoria.

Planos de la opción seleccionada.

Antecedentes.

Datos básicos:

Cartografía y topografía.

Descripción del medio físico (encuadre geográfico, geomorfología, datos climáticos, hidrología y drenaje y geología y geotecnia).

Datos socioeconómicos.

Planeamiento urbanístico.

Tráfico.

Servicios afectados.

Sistemas de seguridad y control de los túneles.

Análisis y prognosis.

Exposición de las circunstancias que justifican la declaración de interés general de la actuación.

Planteamiento y definición de las opciones estudiadas.

Valoración de las opciones estudiadas.

Comparación de las opciones estudiadas.

Estudio de impacto ambiental.

Características del trazado: Las pendientes longitudinales adoptadas vienen condicionadas por el paso bajo el ferrocarril del Cabanyal, ya que trata de compatibilizar futuras actuaciones ferroviarias en este corredor. La máxima es del 2,8 por 100, mientras que la mínima es del 0,2 por 100. En planta, el radio mínimo adoptado es de 225 metros, salvo en las zonas de conexión con el puerto, donde el mínimo es R=200 m. En las proximidades del puerto, límite de la valla, se compatibiliza el trazado con las posibles actuaciones de la Autoridad Portuaria.

En cuanto a la sección tipo, se trata de dos tubos gemelos similares de diámetro 10,20 metros, dos carriles de 3,50 metros de ancho cada uno, arcén de 0,50 metros y dos aceras de 0,75 metros.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Climatología, geología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, patrimonio histórico y medio socioeconómico.

De la información del inventario de la situación preoperacional, el estudio destaca como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: La zona de estudio posee un tipo climático que se define como Mediterráneo subtropical; topográficamente es una superficie suavemente inclinada que desciende de oeste a este hacia el mar, la red de drenaje, a parte de la red de saneamiento, está constituida principalmente por acequias de riego; en general, en toda la zona de estudio se ha observado la presencia de un nivel freático subsuperficial elevado debido a la proximidad de la línea de costa; en la actualidad el área de estudio se encuentra fuertemente humanizada, siendo las actividades de carácter urbano y agrario las predominantes; la única zona con vegetación es la situada entre la avenida de los Naranjos y la N-221 donde existen cultivos de regadío de huerta; tanto la fauna como el paisaje están condicionadas por la intensa humanización del medio por lo que tienen escaso valor ambiental.

Al discurrir la alternativa en gran parte de su recorrido soterrada y por un medio periurbano, exceptuando una pequeña parte de su recorrido en el término municipal de Alboraya, los impactos más significativos son los siguientes:

Contaminación atmosférica.

Contaminación acústica y vibraciones.

Vertederos.

Alteración hidrológica.

Afecciones a servicios.

El estudio de impacto ambiental incluye, como principales medidas protectoras y correctoras las siguientes: Riego periódico de viales de obra, montículos de tierra, terraplenes, etc.; correcto mantenimiento de la maquinaria de obra, campañas de medición de niveles sonoros en los colegios próximos al trazado, previsión de movimientos de tierras y selección de vertederos, control de la superficie de ocupación, protección de taludes, diseño de conductos de comunicación de alta permeabilidad y otras medidas que faciliten los flujos de agua a uno y otro lado de la estructura, ubicación del parque de maquinaria y planificación de la recogida y transporte de residuos en especial aceites e hidrocarburos, proyecto de revegetación y restauración de suelos degradados.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia para las fases de construcción y de explotación.

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la alternativa 2+2 como la más favorable medioambientalmente: La infraestructura constará de dos túneles paralelos unidireccionales, con dos carriles para cada dirección, que posibilitará la circulación de tráfico urbano además del tráfico con origen-destino al puerto de Valencia. El método seleccionado para la construcción del túnel es el de máquinas tuneladoras.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el período de información pública se han recibido un total de 17 alegaciones. La relación de alegantes que han remitido escritos es la siguiente:

- La Confederación Hidrográfica del Júcar.
- La Divisió de Carreteres perteneciente a la Direcció General d'Obres Públiques de la Generalitat Valenciana.
- Los Servicios Técnicos Provinciales de Vías y Obras de la Diputació de Valencia.
- El Ayuntamiento de Valencia.
- El Ayuntamiento de Alboraya.
- La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación.
- El Grupo Socialista Progresista.
- Varias asociaciones de vecinos.

Los aspectos ambientales a los que se hace referencia en estas alegaciones son los que se describen a continuación:

La Confederación Hidrográfica del Júcar exige la redacción por parte de un Técnico Superior de un proyecto de construcción sobre cualquier modificación que se pretenda realizar en los cauces afectados debiendo tener autorización previa de la Confederación Hidrográfica para poder iniciar las obras.

Exige que se respete la servidumbre de paso de 5 metros e indica que cualquier actuación que se realice dentro de la zona de policía requerirá la obtención de una autorización.

La Divisió de Carreteres perteneciente a la Direcció General d'Obres Públiques de la Generalitat Valenciana considera necesario resolver el acceso a la zona costera de Alboraya y Valencia Norte y adjunta una propuesta de modificación del enlace norte de la cual adjunta plano. Considera necesario la disposición de un tercer carril en la N-221 entre Puzol y Valencia y cree que el viario proyectado plantea problemas de seguridad vial de permitirse la interacción del tráfico de acceso a la ciudad, con el de acceso al puerto.

El Ayuntamiento de Valencia presenta un informe en el que quedan sintetizados todos los informes presentados por los distintos servicios municipales.

El Servicio de Jardinería y Paisaje apunta la necesidad de incluir una propuesta de reposición de las zonas ajardinadas afectadas.

El Servicio del Ciclo Integral del Agua considera que la solución propuesta, ejecutada mediante tuneladora, minimiza al máximo las posibles afecciones a infraestructuras de saneamiento existentes y permite evitar los colectores de saneamiento y las acequias en funcionamiento. El Servicio de Prevención considera necesario tener en cuenta una serie de criterios establecidos por el Servicio con respecto a:

- Ventilación/evacuación humos incendios.
- Alumbrado de emergencia.
- Salidas de emergencia.
- Hidratantes.

El Servicio de Bomberos considera el proyecto como de «riesgo alto» debido al tipo de vehículos que por él pasarán, así como por el tipo de mercancías transportadas, por lo que indica unas pautas a seguir en lo que se refiere a salidas de emergencia y compartimentación en sectores de incendio.

El Servicio de Patrimonio no presenta ninguna objeción al trazado del proyecto.

El Servicio de Planeamiento considera que la alternativa propuesta puede afectar a la ordenación urbanística prevista, lo que puede llevar a modificar las determinaciones del planeamiento vigente o, en su caso, a reconducir las actuaciones que se encuentran en tramitación. En concreto, afecta al ámbito del Plan Especial de Reserva de Suelo y Ordenación de Usos Balcón al Mar, ya que al desarrollar la alternativa seleccionada no se ha tenido en cuenta la previsión que inicialmente se hizo para que los proyectos no fueran incompatibles. El Servicio de Transportes y Circulación apunta una serie de mejoras referentes al trazado y tipo de inter-

secciones y solicita que la actuación se prolongue hacia el sur o cierre de la V-30 para lo cual adjunta un esquema compatible con el Proyecto Balcón al Mar.

El Ayuntamiento de Alboraya quiere dejar constancia de que no ha sido consultado previamente a la redacción del estudio informativo, además no está de acuerdo con la solución adoptada ya que la salida del túnel a superficie en el término de Alboraya prejuzgará la solución técnica que se dé al futuro proyecto de entronque con la N-221. Solicita el soterramiento de todo el acceso mientras transcurra por el término municipal de Alboraya habida cuenta de la cercanía a núcleos urbanos.

El Grupo Socialista Progresista considera que la salida del tráfico portuario en el muelle de Levante no es la más adecuada al ser incompatible con el Proyecto de Balcón al Mar y considera más oportuna la salida del acceso en el muelle de poniente.

Considera mejor la salida del tráfico urbano en la plaza de la Armada Española junto a J.J. Dómine en lugar de la plaza de la Aduana como propuso la Autoridad Portuaria en su momento.

Propone que se habiliten dos nuevos accesos:

- En el cruce con la avenida de los Naranjos.
- Frente a la avenida de Francia.

Los Servicios Técnicos Provinciales de Vías y Obras de la Diputació de Valencia indican que no existe ninguna carretera de titularidad de la Diputación Provincial de Valencia afectada por la solución seleccionada en el estudio informativo no encontrando, por tanto, ningún inconveniente.

La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación manifiesta su total apoyo a la realización del proyecto y considera de vital importancia la urgente realización de las obras.

La Asociación de Vecinos Patacona-Vera y el Bloc Nacionalista Valencià del Ayuntamiento de Alboraya consideran innecesario el acceso norte al puerto ya que las actividades portuarias se concentran en la zona sur del puerto.

Advierte de los graves riesgos de seguridad en caso de accidente en el túnel ya que el tráfico principal previsto es de camiones cargados con todo tipo de mercaderías, incluidas sustancias peligrosas.

Indica que el acceso al eje de la Serrería va a significar mayor intensidad de tráfico en Valencia y que la infraestructura aumentará el efecto barrera a las comunicaciones y actividades dentro del término de Alboraya, así como la posibilidad de inundaciones, ya que impide el paso natural del agua en caso de avenida.

Considera que el nuevo acceso va a significar un notable incremento del tráfico de vehículos pesados en la N-221 y que va a generar impactos ambientales críticos en el entorno de la huerta por donde circula. No admiten el proyecto por estar diseñado sobre una previsión de futura construcción del III cinturón de Ronda o cerramiento de la V-30 por considerarlo muy negativo sobre el entorno ambiental de la huerta y solicitan que no se realice el proyecto.

La Asociación de Vecinos de PortSaplaya-Alboraya consideran de forma muy negativa el proyecto por considerar que aumenta el tráfico actual de vehículos pesados e hipoteca el futuro desarrollo urbanístico. Solicitan que se desestime el proyecto y se consensúe un nuevo proyecto que incluya los intereses de la población residente, los ayuntamientos afectados, la Administración Autonómica y el Ministerio de Fomento.

La Asociación de Vecinos de Pavimar, Cáritas-Parroquia Nazaret, Plataforma Salvem el Cabanyal-Canyamelar, Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia se manifiestan en contra del proyecto por considerarlo innecesario al contar el puerto con el acceso sur.

Consideran que este proyecto se va a convertir en un atajo para que los camiones y vehículos pesados conecten con la autovía del Saler y la de Alicante convirtiendo el barrio de Nazaret en el nuevo semáforo de Europa.

Manifiestan su disconformidad con el contenido del estudio de impacto ambiental por considerarlo incompleto, mal enfocado y en algunos puntos de escasa calidad.

En cuanto al trazado del viario, consideran que los parámetros de las clotoides y los radios seleccionados son excesivamente bajos, y que las secciones transversales no se ajustan a las dimensiones mínimas aconsejables recogidas en la instrucción de carreteras vigente. En cuanto a la construcción de galerías y del problema que puede suponer cuando discorra debajo de estructuras de edificación, consideran que, a pesar de ser un tema tan delicado, está tratado de una forma muy general. También hacen referencia a la falta de seguridad en el túnel derivado del transporte de mercancías peligrosas.