

en mina los primeros 150 m y el resto mediante pantallas, salvo los dos cruces con el arroyo Peñafrañca, que serían mediante túnel en mina.

Se concluye que las alternativas 2A y 2B son las más idóneas ambientalmente y que alteran en menor medida el medio urbano atravesado por la infraestructura.

Ubicación del proyecto:

El proyecto se ubica en la parroquia de Cabueñes, situada en la parte oriental del municipio de Gijón (Principado de Asturias), al este de dicha ciudad, y se trata de una zona eminentemente urbana.

El trazado que adopta entre la estación de Universidad y la de Cabueñes pasa entre los aularios norte y sur, discurriendo junto a los campos de fútbol del Campus Universitario, para después tomar la alineación de la calle junto a la Intra-Uned y tras pasar entre la urbanización Caserío la Antoxana y la Universidad Laboral, llegar a la Estación del Hospital de Cabueñes, dispuesta junto al tanatorio.

El ámbito de estudio se sitúa en su práctica totalidad en suelo urbano (según el Plan General de Ordenación del Concejo de Gijón de 2005). El resto del suelo afectado está calificado como estructura viaria correspondiente a «urbano», «estructurador externo 1» y «estructurador interno». Asimismo se encuentra el edificio de la universidad laboral, catalogado como «protección integral de otros elementos», y el trazado atraviesa además el yacimiento denominado Conjunto Lítico de Viesques, considerada área arqueológica de riesgo, albergando materiales líticos dispersos.

Características del potencial impacto:

La actuación se desarrolla en el municipio de Gijón (Principado de Asturias), que cuenta con aproximadamente 275.000 habitantes. El impacto no tendrá carácter transfronterizo.

Los impactos previstos más significativos son molestias a los usuarios: ruidos, vibraciones, emisiones químicas y alteración de la permeabilidad transversal, durante la fase de construcción. Durante la fase de explotación, no habrá ruidos ni efecto barrera, dado que la infraestructura va soterrada en casi toda su longitud. El impacto sobre el modelado geomorfológico tendrá, en las zonas de ocupación temporal, carácter negativo, sinérgico, temporal, recuperable, localizado e irreversible. El riesgo de erosión en estas instalaciones será negativo, simple, permanente, recuperable, localizado e irreversible. El impacto sobre el aire será negativo y acumulativo con las emisiones que ya se generan en la zona. La alteración de la calidad de las aguas superficiales se considera un impacto negativo, sinérgico, de duración intermedia, recuperable e irreversible. Sobre las aguas subterráneas se puede considerar negativo, permanente, irrecuperable y de intensidad alta. El impacto sobre la vegetación, en las zonas de ocupación temporal, será de carácter negativo, permanente, irrecuperable, localizado e irreversible, siendo recuperable y reversible en todas aquellas zonas que sean tratadas una vez finalizadas las obras.

El impacto sobre el paisaje tendrá una intensidad media, temporal, recuperable y reversible, puesto que apenas se verá alterado. El impacto sobre el patrimonio histórico cultural será negativo, permanente, irrecuperable localizado e irreversible en aquellas zonas que se realicen excavaciones. El efecto sobre la población se considera positivo, sinérgico, temporal y de intensidad media.

Teniendo en cuenta todo ello y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 25 de mayo de 2007, no se observa que el proyecto, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que, resuelvo:

No someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente (www.mma.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 28 de mayo de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

13015 *RESOLUCIÓN de 5 de junio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acondicionamiento del tramo rústico del Canal del Regaixo, Comunidad del Marquesat.*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado 8.c) del anexo II del Real Decreto

Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.3, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. *Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*

1.1 Promotor y órgano sustantivo.—El promotor y órgano sustantivo es la Confederación Hidrográfica del Júcar.

1.2 Objeto y justificación.—El proyecto pretende encauzar el barranco del Regaixo para canalizar las aguas de lluvia procedentes de las distintas cuencas de aportación. En el ámbito de proyecto existen una serie de barrancos que se inundan periódicamente por la insuficiente capacidad del canal del Regaixo. Este canal suministra riego a los campos más próximos y además se encarga de evacuar aguas pluviales de los municipios de Alfarf, Catadau y LLombai. Además se realizará un camino de servicio de 5 metros en la margen derecha y una vía peatonal en la margen izquierda de 3 metros de ancho. La longitud total de trabajo es de 4.500 metros.

El tramo, que discurre entre la carretera que une Catadau y LLombai y el río Magro, presenta una canalización de hormigón claramente limitada e insuficiente, con desbordamientos muy frecuentes que generan daños en plantaciones y cosechas de los campos de cultivo.

1.3 Localización.—Se localiza al sur de las poblaciones de Alfarf y Catadau, en la provincia de Valencia.

1.4 Descripción sintética.—Se ha proyectado el encauzamiento con una sección trapezoidal de ancho de base de 4,5 m, taludes de 1,5 (H):1(V). Se ha mantenido en la medida de lo posible la pendiente longitudinal del terreno natural, adoptando para el encauzamiento una pendiente del 0,5 %. La tipología de secciones es la que sigue:

Embocadura. Se realiza una transición de 10 m entre la sección rectangular de la fase anterior y la sección trapezoidal de la fase de estudio, con objeto de disminuir las pérdidas producidas en el ensanchamiento. Se proyecta un cuenco de amortiguamiento entre los P.K. 0+000 y el P.K. 0+030 para debilitar el resalto. Este tramo se protegerá con dos capas de escollera y se colocará geotextil no tejido.

Desembocadura y tramo intermedio. La sección adoptada es trapezoidal de 4,5 m en la base y taludes de 1,5 (H):1(V). La protección se realizará con escollera colocada en lecho y taludes. Se colocará geocelda y geotextil bajo la escollera.

Se prevé el desbroce y limpieza del cauce del barranco afectado por las obras, incluyendo el arranque de árboles, así como su posterior destocado y retirada de restos a vertedero.

Se prevé la demolición de todas las obras de fábrica que pudieran verse afectadas, tuberías de hormigón y acequias de riego que son afectadas por el encauzamiento.

1.5 Alternativas.—El estudio de impacto ambiental considera tres alternativas además de la de no actuación. Este caso conlleva la prolongación de la problemática debido a la insuficiente capacidad hidráulica actual del canal del Regaixo, susceptible de originar daños en plantaciones y cosechas e incluso inundaciones en los municipios.

La alternativa I comprende un trazado paralelo a la actual acequia del Regaixo, bordeando la EDAR por el sur y coincidiendo con el último tramo de la acequia próximo a la desembocadura en el río Magro que se encuentra sin revestir.

La alternativa II adopta un trazado por el sur de la EDAR, buscando el río Magro al sur del cementerio de Alfarf y vertiendo en caída libre sobre la gravera existente.

La alternativa III adopta un trazado más al norte de la EDAR que en la alternativa II, buscando el río Magro al norte del cementerio de Alfarf y vertiendo sobre el río.

El promotor entiende como más favorable al alternativa I, basándose en criterios de seguridad, impactos medioambientales, integración, coste de la inversión, sencillez, economía en la explotación y disponibilidad de terrenos.

Esta alternativa presenta como ventajas, sucintamente, las siguientes:

El trazado en paralelo al actual canal del Regaixo, con lo que se minimiza el efecto barrera y sobre todo la existencia de dos barreras distintas e independientes.

Es posible ajustar el trazado a la propia acequia con lo que se elimina la posibilidad de que queden islas en los campos de cultivo.

Sigue la línea de máxima pendiente del entorno y por tanto, la de drenaje natural. Con esta opción se permite la restauración del entorno del Molino de Soria y la creación de un espacio lúdico

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—No se localizan elementos ambientales significativos en el entorno del proyecto.

En el área de proyecto se ubica el monte de U.P. V-156. La potencial afección sobre el mismo tendría lugar en la desembocadura.

Se localiza, asimismo, el Molí de Soria, único elemento arquitectónico en el ámbito de trabajo.

En el área de actuación no se identifican LIC, ZEPA ni humedales incluidos en RAMSAR, ni microrreservas.

3. *Resumen del proceso de evaluación.*—En junio de 2004, la Confederación Hidrográfica del Júcar remitió la documentación del proyecto a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. En el mismo mes se efectuó una consulta a diferentes organismos e instituciones, cuya relación así como una síntesis de las respuestas recibidas son las siguientes:

Consultado	Respuesta
Dirección General para la Biodiversidad	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Conserjería de Territorio y Vivienda. Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Gestión del Medio Natural. Conserjería de Territorio y Vivienda. Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Política Lingüística y Patrimonio Cultural. Conserjería de Cultura, Educación y Deporte. Generalitat Valenciana	X
Departamento de Biología Animal. Universidad de Valencia ..	—
Ecologistas en Acción	—
S.E.O	—
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME) ..	—
Accio Ecologista Agro. La Casa Verde. Valencia	—
Ayuntamiento de Alfarp	X
Ayuntamiento de Catadau	—
Ayuntamiento de Llombai	X

La Dirección General para la Biodiversidad señala que no hay coincidencia entre la zona de proyecto y espacios que formen parte de la red Natura 2000 o con otras categorías de protección espacial, ni con humedales incluidos en la lista del Convenio de Ramsar. Señala igualmente que no se localizan en el ámbito del proyecto especies incluidas en los catálogos de especies protegidas. Finalmente manifiesta que las afecciones que cabe esperar del proyecto no parecen de entidad suficiente como para que no pudieran ser prevenidos o minimizados a partir de las medidas que sugiere el promotor.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana, señala respecto a la gestión de residuos que el exceso de tierras debería ser valorizado según lo establecido en al Ley 10/98.

La Dirección General de Gestión del Medio Natural, de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana, señala que el proyecto se incluye en el grupo 8 del anexo I del Decreto 162/1990, de la Comunidad Valenciana, que desarrolla la Ley 2/1989. Además la actuación está sujeta a evaluación de impacto ambiental de acuerdo con el Decreto 98/1995 que aprueba el reglamento de la Ley 3/1993, Forestal de la Comunidad Valenciana.

Señala que el proyecto no afectará a ninguna de las zonas recogidas en la Red Natura 2000 y propone las siguientes consideraciones:

En la construcción del pie de escollera debería incluirse recebo de forma que se posibilite el desarrollo de especies vegetales.

Los materiales de revestimiento utilizados en la canalización (geotextil) deberán garantizar el crecimiento de las especies vegetales típicas de ribera. En la parte superior de los taludes deberían realizarse plantaciones de especies propias de cauces secos, como por ejemplo la adelfa (*Nerium oleander*).

Los residuos vegetales y minerales producidos durante las actuaciones deberán ser gestionados adecuadamente, bien aprovechándose o bien retirándose por gestor autorizado.

Las plantaciones junto a la vía peatonal deberán integrarse en el entorno utilizando especies como moreras, almeces, chopos, etcétera.

Finalmente señala que si durante las obras se hallasen restos paleontológicos, arqueológicos o etnográficos, especialmente en la zona de actuación junto a las ruinas del Molí de Soria, el titular deberá poner el hecho en conocimiento de la Consellería de Cultura de manera inmediata.

La Dirección General de Política Lingüística y Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana, señala que consultado el Inventario de Patrimonio Arquitectónico de Interés Histórico Artístico de la Provincia de Valencia, no existe constancia de la existencia de ningún elemento que pueda verse afectado por el proyecto. No se tiene documentado yacimiento arqueológico alguno que puede verse afectado directamente por la obra de referencia. No obstante se localiza en un área con fuerte presencia de yacimientos arqueológicos.

Antes de las obras se deberá efectuar una prospección arqueológica, sin remoción de terreno, que deberá contar con la debida autorización de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano.

Desde la óptica del patrimonio etnológico se hace referencia a la existencia de las ruinas del Molí de Soria o Molí Trencat, situado en la margen izquierda del canal del Regaixó, a unos 200 metros de su desembocadura en el río Magro.

El Ayuntamiento de Alfarp señala que el emplazamiento corresponde a terrenos clasificados como Suelo No Urbanizable con Protección Agrícola (Regadío). Señala que de acuerdo con el artículo 129 de las Normas Urbanísticas se deberá tener en cuenta que en la construcción de caminos de nuevo trazado se evitará la desaparición de la capa vegetal en zonas lindantes con los mismos reponiendo los daños que se generen. Asimismo, debido a la proximidad de la población, 140 a 250 metros en su inicio, será necesario extremar las precauciones durante la ejecución de los trabajos y las medidas correctoras de sanidad ambiental, con el fin de no ocasionar molestias a las viviendas y habitantes más próximos.

El Ayuntamiento de Llombai señala que existe un proyecto de la Generalitat Valenciana para el «Encauzamiento en zona Urbana» para la recogida de pluviales y prevención de avenidas en Llombai y Catadau que desembocará en el «Regaixó», y que el cauce actual de dicho canal se encuentra en un estado deficiente para permitir su fácil evacuación.

En noviembre de 2005 se remitieron las respuestas recibidas a la Confederación Hidrográfica del Júcar.

En febrero de 2007 se recibió el estudio de impacto ambiental del proyecto así como el resultado de la información pública.

Se publicó anuncio de la información pública en el B.O.E. número 106, del día 4 de mayo de 2006, así como en los ayuntamientos de Alfarp, Catadau y Llombai y en el diario «Las Provincias» del día 28 de junio de 2006. El período para presentar alegaciones fue de treinta días.

Se presentaron un total de cinco alegaciones de particulares y una del Ayuntamiento de Catadau.

Las alegaciones de los particulares, más que ambientales, se refieren a aspectos relativos a la expropiación: errores en la titularidad, superficie del predio y pérdida de superficie útil productiva. El promotor responde a cada una de ellas, comprometiéndose a revisar los posibles errores.

El Ayuntamiento de Catadau señala los siguientes aspectos:

Que las alternativas se han elaborado sin contar con el Ayuntamiento.

Que la alternativa elegida impactará y frenará el desarrollo urbanístico de Catadau, pues ocupará la zona elegida para ubicar el polígono industrial, y que además dicha alternativa deja porciones residuales prácticamente improductivas.

Que el trazado del Regaixó es el punto de menor cota y por tanto puede no cumplir las funciones para las que se diseña.

El promotor señala que durante la redacción del proyecto a principios de 2004, se mantuvieron reuniones con los Ayuntamientos de Catadau, Alfarp y Llombai, recogiendo las sugerencias que aportaron los mismos. Señala igualmente que en la Memoria resumen que sirvió de documento de consulta en el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, se incluían las alternativas y que sin embargo el Ayuntamiento de Catadau no se pronunció al respecto. Explica también el proceso de elección de la alternativa final, y que la misma se sitúa en la linde del canal del Regaixó actual y por lo tanto con el límite de Catadau, de manera que no afecta a su desarrollo. Finalmente señala que el correcto funcionamiento hidráulico del nuevo canal del Regaixó ha sido estudiado y comprobado en el correspondiente anejo de cálculo hidráulico incluido en el proyecto.

4. Integración de la evaluación.

a. Calidad y adecuación del estudio de impacto y demás información ambiental del Promotor.—El estudio de impacto ambiental, de suficiente calidad, ha tenido en cuenta las premisas planteadas desde la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en relación con el alcance del estudio, así como el contenido de las respuestas a las consultas efectuadas. También responde a las cuestiones planteadas en las alegaciones.

b. Análisis ambiental para selección de alternativas.—El estudio de impacto ambiental considera tres alternativas además de la de no actuación. Este caso conlleva la prolongación de la problemática debido a la insuficiente capacidad hidráulica actual del canal del Regaixó, susceptible de originar daños en plantaciones y cosechas e incluso inundaciones en los municipios.

La alternativa I comprende un trazado paralelo a la actual acequia del Regaixó, bordeando la EDAR por el sur y coincidiendo con el último tramo de la acequia próximo a la desembocadura en el río Magro que se encuentra sin revestir.

Efectuado el correspondiente análisis, el promotor considera como más favorable al alternativa I, basándose en criterios de seguridad, impactos medioambientales, integración, coste de la inversión, sencillez, economía en la explotación y disponibilidad de terrenos.

c. Impactos significativos de la alternativa elegida.—No se localizan impactos relevantes sobre fauna, flora y hábitat.

Los impactos significativos se reconocen en la fase de explotación en la hipótesis de rotura de colectores, pero se trata en todo caso de una situación excepcional que no se contempla en la evaluación sistemática.

5. *Condiciones al proyecto.*—Considerando el proceso de ejecución así como el contenido del estudio de impacto ambiental, no se propone ninguna condición para la ejecución del proyecto, salvo la exigencia del cumplimiento de las medidas de prevención y corrección propuestas en el citado estudio de impacto ambiental.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 4 de junio de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Acondicionamiento del tramo rustico del Canal del Regaixó, Comunidad del Marquesat» concluyendo que siempre y cuando que se autorice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público y se comunica a Confederación Hidrográfica del Júcar para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 5 de junio de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

13016 *RESOLUCIÓN de 6 de junio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación a tres carriles del tramo Puçol-Carraixet de la autovía V-21 (Valencia).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental por resolución de 18 de octubre de 2005 de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4,1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

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

La autovía V-21, de 19 km de longitud, conecta el norte de la ciudad de Valencia con la autovía A-7, en el término municipal de Sagunto. El objeto del proyecto consiste en el aumento de la capacidad de la citada calzada mediante la ampliación de la plataforma existente a tres carriles por sentido de circulación, con ocupación de terrenos reservados en la mediana. Las obras se ejecutarán a lo largo del tramo que discurre entre Puçol y el barranco de Carreixet, de 15 km de longitud.

Las características técnicas de la calzada resultante, teniendo en cuenta la norma 3.1-IC serán las siguientes:

- Ancho de carril de 3,50 m.
- Arcén exterior de 2,50 m de anchura.
- Arcén interior de 1,5 m de anchura.
- Anchura total de calzada y arcenes de 14,50 m por sentido de circulación.

El proyecto debe resolver una confluencia segura en las transiciones de trayectos con distinto número de carriles. Asimismo, el trazado tendrá que compatibilizarse con el acceso norte al Puerto de Valencia.

Además de la ampliación de la calzada se remodelarán los siguientes enlaces:

Enlace de Puçol. Tanto la incorporación como la salida se desplazarán al sur, con objeto de mantener las distancias de seguridad con las conexiones situadas al norte del enlace.

Enlace de El Puig. Se proyecta la construcción de dos glorietas.

Enlace de Alboraya. Se pretende la reordenación de los accesos en el lado oeste, así como la construcción de una glorieta de mayor diámetro que la actual y otra nueva en el lado este.

Enlace de La Pobla de Farnals. Se programa la construcción de dos glorietas.

La ampliación de la plataforma de la calzada existente no presenta más que dos alternativas:

Ampliación por el exterior, mediante la ocupación del espacio destinado al arcén derecho.

Ampliación por el interior, mediante la ocupación del espacio ocupado actualmente por la mediana y arcén izquierdo.

La solución seleccionada viene fijada por la Orden de Estudio de 8 de octubre de 2002, en la que se determina que la ampliación de la citada autovía se realizará por el interior de la misma. Únicamente se realizarán ampliaciones ocupando terrenos del exterior en el tramo comprendido entre el barranco de Carraixet y el extremo sur de la actuación.

Los movimientos de tierra necesarios para la ejecución de las actuaciones definidas se resumen en la siguiente tabla:

Excavación (m ³)	Terraplén (m ³)	Rellenos Localizados (m ³)	Sobrante (m ³)
97.577	71.856	4.454	21.267

El proyecto es deficitario en materiales sobrantes, ya que los carriles adicionales a construir se desarrollan prácticamente en su totalidad sobre terraplén. Por ello, no serán necesarias grandes zonas de vertido, si bien el promotor indica que existen 50.000 m² destinados a ello. Para la localización de los excedentes de materiales no utilizables, se ha previsto un emplazamiento situado dentro del dominio de la autovía, en la que se incluyen zonas alteradas o de escaso valor ambiental.

El volumen de materiales que debe ser transportado a vertedero se resume a continuación:

En la traza		En vertedero	
Demolición de firmes (m ³)	Excedentes de explanaciones (m ³)	Demolición de firmes (m ³)	Excedentes de explanaciones (m ³)
36.479	21.267	43.775	25.520

Parte de los materiales empleados procederán de préstamos autorizados, canteras y yacimientos de explotación.

El promotor señala que para la realización de las actuaciones no será necesaria la apertura de caminos de obra, sino que se utilizará la propia explanación de la obra, o en todo caso la banda de dominio público de la propia autovía.

En cuanto a las instalaciones auxiliares necesarias para la realización de las obras programadas, se ocupará una superficie de 54.400 m², junto a la zona destinada a vertederos, y evitando la zona arbolada contigua.

El ámbito de estudio abarca los términos municipales de Alboraya, Meliana, Foios, Albalat dels Sorells, Albuixech, Massalfassar, Valencia, Massamagrell, La Pobla de Farnals, El Puig, Puçol y Sagunto, todos ellos en la provincia de Valencia.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Desde un punto de vista topográfico, la zona se caracteriza por ser llana, con una altitud media inferior a los 10 m. Tan sólo en el municipio de El Puig, aproximadamente a 1 km de la autovía por la margen occidental, se localizan dos promontorios de 55 y 43 m de altitud. Cerca del litoral se configuran áreas más o menos extensas con altitud inferior incluso al nivel del mar, y permanentemente encharcadas, denominadas marjales. Estas zonas cuentan con una gran riqueza faunística y florística.

El área de actuación se ubica, prácticamente en su totalidad, dentro de la unidad hidrogeológica denominada «Plana de Valencia Norte». Se trata de un acuífero de tipo detrítico multicapa. La zona se halla intensamente drenada por numerosos barrancos y la red de acequias existente que desembocan en los marjales, en el barranco de Carraixet o directamente al mar Mediterráneo.

Prácticamente toda la zona ha sido ocupada por cultivos de regadío, siendo por tanto el principal uso del suelo, dentro del ámbito de actuación, de tipo agrícola. Por ello, la vegetación actual de la zona se compone de naranjos, olivos, algarrobos y otros frutales en las salidas de los valles fluviales. En las márgenes de los cauces existe vegetación tipo matorral