

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 4613** *Resolución de 19 de marzo de 2018, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de trazado Mejoras funcionales y de seguridad vial y medidas de integración ambiental de la autovía A-7, tramo enlace con la CV-32 carretera de Gombalda-enlace con la A-3 PP.KK. 486 al 509 (Valencia).*

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

De acuerdo con el artículo 5.1.c) del Real Decreto 895/2017, de 6 de octubre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, y se modifica el Real Decreto 424/2016, de 11 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental de proyectos de competencia estatal.

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

1. *Información del proyecto: promotor y órgano sustantivo. Antecedentes. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

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

El presente proyecto está incluido en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI) del Ministerio de Fomento, dentro de las actuaciones de mejora de la Red de Gran Capacidad.

La actual autovía de circunvalación de Valencia A-7 (*By-pass*), a su paso por el área metropolitana de Valencia, a pesar de su ampliación a tres carriles por sentido en el año 2002, soporta un gran volumen de tráfico con un alto porcentaje de vehículos pesados, siendo previsible el agotamiento de su capacidad a corto plazo. Además, la confluencia de distintos tipos de tráficos, unido a la alta proporción de vehículos pesados así como la profusión de enlaces, supone en la actualidad un detrimento de la seguridad vial.

Para el tramo de la autovía A-7 afectado por el presente proyecto, comprendido entre el enlace con la CV-32 (Carretera de la Gombalda) y el enlace con la A-3 (pp.kk. 486 al 509 referidos a los antiguos puntos kilométricos de la A-7, pp.kk. 313-336 actuales), el promotor desarrolla una nueva solución a nivel de proyecto de trazado centrada en el corredor de la A-7, tras descartar en fases anteriores otras soluciones (variantes de la actual autovía) contempladas en el estudio informativo Circunvalación exterior de Valencia, el cual cuenta con Resolución de 2 de febrero de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental.

La nueva solución incluida en el presente proyecto consiste en la ejecución de dos calzadas laterales a la actual autovía en servicio, con el fin de separar y absorber los tráficos de corto recorrido previstos para este tramo, de forma que la separación de esas vías colectoras sea la mínima posible compatible con la minimización de la afección al

entorno periurbano donde se desarrolla, con un fuerte desarrollo urbanístico, de infraestructuras y polígonos industriales. Se mantiene la actual autovía A-7 (*By-pass*) para el tráfico de largo recorrido y las dos nuevas vías colectoras permitirán la conexión de todos los enlaces existentes en el tramo actual.

El proyecto se estructura en tres tramos: tramo A (pp.kk. 486-497 del antiguo kilometraje de la A-7), de unos 11 km de longitud, situado entre las carreteras CV-32 y CV-35; el tramo B (pp.kk. 497-504,5 antiguos), de unos 7,5 km, situado entre las carreteras CV-35 y CV-370 y el tramo C (pp.kk. 504,5-509 antiguos), de unos 4,5 km localizado entre las carreteras CV-370 y la autovía A-3 (pp.kk. actuales: A (313-324), B (324-331,5) y C (331,5-336)). Las calzadas laterales se disponen, separadas por una terciaria, a ambos lados de la plataforma de la autovía existente, salvo en el tramo B de la alternativa seleccionada, que se proyectan en plataforma única en el lado este de la autovía actual, con objeto de separar su trazado de las zonas residenciales y centros educativos existentes en el término municipal de Paterna. Las principales características de las actuaciones proyectadas son las siguientes:

Longitud calzadas laterales: 22.483 m (derecha) y 22.096 m (izquierda).

Velocidad de proyecto: 100 km/h.

Número carriles por calzada: 2/3 (en función de la demanda de tráfico).

Anchura carriles: 3,5 m.

Anchura arcén exterior: 2,50 m.

Anchura arcén interior: 1,50 m.

Anchura bermas: 1,00 m.

Anchura mediana: 2,00 m (mínimo).

Anchura terciaria: Variable.

Radio máximo: 12.500 m.

Radio mínimo: 453 m.

Pendiente máxima: 5,00%.

Conexiones y enlaces:

Enlaces CV-32 (norte y sur).

Enlace CV-310.

Enlace CV-35.

Enlace V-30.

Enlace CV-370.

Enlace A-3.

Futuro enlace acceso radial desde la A-3.

Conexiones entre calzadas laterales y calzadas de largo recorrido (a través de enlaces CV-32 y A-3).

Conexión de las calzadas de largo recorrido con CV-32, V-30 y A-3.

Principales estructuras:

Viaductos sobre los barrancos de Carraixet, Pozalet, de la Fuente y el río Turia.

Puentes sobre las carreteras CV-35 y CV-310 y línea ferrocarril Madrid-Valencia.

Pasos superiores o inferiores. Pérgolas..

Términos municipales afectados (Valencia): Rafelbuñol, Massamagrell, Museros, Moncada, Bétera, Valencia, Godella, Paterna, Manises, Loriguilla y Ribarroja del Turia.

Las distintas alternativas contempladas en el proyecto se recogen en el apartado 4.1 análisis ambiental para selección de alternativas de la presente Resolución.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El proyecto se ubica en el entorno del área metropolitana de Valencia, concretamente en las comarcas de La Huerta Norte, el Campo del Turia, Valencia y La Huerta Oeste.

El área de estudio se localiza en la llanura costera, con una morfología muy suave, casi aplanada, extensa y descendiente hacia el este, con algún cerro aislado. Las actuaciones proyectadas se localizan en cuencas directamente vertientes al mar Mediterráneo, dentro del ámbito de la cuenca hidrográfica del Júcar. El trazado proyectado atraviesa varios cauces fluviales, la mayoría de los cuales presentan un carácter estacional, donde destaca la presencia de los barrancos de Carraixet, de la Fuente y Pozalet, así como del río Turia, en cuyas márgenes se localizan las acequias de Moncada y Quart.

La zona donde se localiza la actuación propuesta tiene un carácter periurbano, donde la vegetación natural ha sido, en su mayor parte, sustituida por cultivos o por zonas urbanizadas. La vegetación natural se limita a rodales de pinar con matorral, formaciones de pastizal con matorral y a la vegetación de barrancos, arroyos y río Turia. En el ámbito de estudio predomina la presencia de cultivos agrícolas, especialmente cítricos, y en menor medida, almendros y olivar. Se atraviesa alguna zona forestal, formada principalmente por rodales de pinar (*Pinus halepensis*) acompañados de un estrato arbustivo de romero (*Rosmarinus officinalis*), tomillo (*Thymus sp.*), aliaga (*Genista scorpius*), lentisco (*Pistacia lentiscus*) y espliego (*Lavandula sp.*).

La vegetación asociada a los cauces fluviales está formada principalmente por cañaverales y carrizales acompañados, en el caso del río Turia, de algunos ejemplares aislados o formando pequeños bosquetes de álamos (*Populus alba* y *P. nigra*), sauces (*Salix alba*) o mimbreras (*Salix sp.*).

El proyecto se ubica en un ámbito de actuación donde destaca la presencia de cultivos, infraestructuras y zonas urbanizadas e industriales próximas, que limitan la presencia de fauna de interés, siendo los principales corredores faunísticos los cursos fluviales existentes, especialmente el río Turia. El órgano autonómico competente en fauna y flora señala la posible presencia en el río Turia de la náyade o almeja de río (*Unio mancus*).

Las actuaciones proyectadas no se ubican sobre espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 ni hábitats de interés comunitario. No obstante, parte de las mismas atraviesan el Parque Natural del Turia y se localizan dentro del ámbito del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural de L'Albufera, espacios incluidos en la Red de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana.

En el ámbito de estudio destaca la presencia de numerosos elementos pertenecientes al patrimonio cultural y arqueológico, como es el caso del yacimiento arqueológico de Tos Pelat, catalogado como Bien de Interés cultural (BIC) y los Azudes de la Real Acequia de Moncada y de la Acequia de Quart-Benàger-Faitanar, catalogados como Bien de Relevancia Local (BRL), así como varias vías pecuarias.

3. Resumen del proceso de evaluación

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

3.1.1 Entrada documentación inicial.

La tramitación se inició con fecha 4 de agosto de 2009, recibándose en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación ambiental relativa al proyecto.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y contestaciones.

Con fecha 21 de septiembre de 2009 se le solicita al promotor la subsanación de la documentación presentada que, una vez subsanada, se recibe con fecha 16 de febrero de 2010.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 25 de marzo de 2010, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, para determinar la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental y señalar las implicaciones ambientales del mismo. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe. El 1 de septiembre de 2010 se notifica al promotor la decisión de sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental,

comunicando el alcance del estudio de impacto ambiental y trasladando las contestaciones obtenidas en la consulta.

Con fecha 21 de marzo de 2013 el proyecto fue archivado por causas imputables al promotor, siendo conservados los actos de la fase de consultas previas por Resolución de Conservación de Actos del procedimiento de evaluación ambiental del proyecto de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de fecha 7 de mayo de 2013, a solicitud del promotor recibida el 25 de abril del 2013.

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM). | No |
| Confederación Hidrográfica del Júcar. | Sí |
| Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana. | Sí |
| Dirección General del Agua de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana. | No |
| Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana. | Sí |
| Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana. | No |
| Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana. | Sí |
| Ayuntamiento de Bétera. | No |
| Ayuntamiento de Godella. | No |
| Ayuntamiento de Loriguilla. | No |
| Ayuntamiento de Manises. | No |
| Ayuntamiento de Massamagrell. | No |
| Ayuntamiento de Moncada. | No |
| Ayuntamiento de Museros. | Sí |
| Ayuntamiento de Paterna. | Sí |
| Ayuntamiento de Quart de Poblet. | Sí |
| Ayuntamiento de Rafelbuñol. | Sí |
| Ayuntamiento de Ribarroja del Turia. | No |
| Ayuntamiento de Valencia. | Sí |
| SEO/Birdlife. | No |
| Ecologistas en Acción-CODA. | No |
| Enebro Grupo Ecologista de Chiva-EGE. | No |

Los aspectos ambientales más relevantes de las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Ruido.

El estudio de impacto ambiental deberá contar con un estudio acústico de acuerdo a la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de protección contra la contaminación acústica, que analice todas las fuentes sonoras e incluya las medidas correctoras oportunas.

Préstamos y vertederos.

El estudio de impacto ambiental identificará y valorará ambientalmente, para cada una de las alternativas, los préstamos, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares. Asimismo, se recogerá el balance de tierras global de cada alternativa.

Los materiales necesarios para el proyecto se obtendrán de canteras existentes y legalmente autorizadas. Los materiales sobrantes de excavación se reutilizarán en la obra

o se destinarán de acuerdo a lo indicado en la legislación autonómica vigente relativa a residuos, evitando su abandono en el propio emplazamiento.

Hidrología superficial y subterránea.

Será necesario un análisis y valoración de la afección a la hidrología superficial y subterránea, prestando especial atención a la calidad de las aguas y los ecosistemas asociados, la evolución estacional de los niveles freáticos y flujos subterráneos, las áreas vulnerables a la contaminación y el mantenimiento de la red de drenaje, particularmente con las obras de drenaje previstas en la zona de afección al PORN del Parque Natural de L'Albufera.

Se realizará un estudio del riesgo de inundación según lo previsto en el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención de Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).

Vegetación.

Se tendrá en cuenta las zonas forestales junto al barranco de la Fuente (T.M. de Paterna) y el río Turia. Se contemplará el desmantelamiento y restauración de los tramos de caminos y ramales de enlace que queden fuera de uso. La revegetación se realizará con especies de flora local, evitando especies exóticas invasoras en la Comunidad Valenciana.

Fauna.

En el diseño de los nuevos pasos de fauna y del cerramiento perimetral se tendrán en cuenta los pasos existentes, evitando la fragmentación de los espacios naturales protegidos presentes en la zona, y se seguirán las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales.

Espacios protegidos.

Se analizará y valorará la posible afección del proyecto sobre el Parque Natural del Turia y sus áreas de protección e influencia, proponiendo las medidas necesarias para su integración paisajística y la reducción de la contaminación lumínica y acústica. El estudio de impacto ambiental incluirá un apartado específico que analice la posible repercusión negativa indirecta del proyecto sobre L'Albufera, espacio incluido en la Red Natura 2000.

Paisaje.

El estudio de impacto ambiental incluirá un estudio específico del paisaje según las indicaciones de la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Generalitat Valenciana, en el que se prestará especial atención a las medidas de integración paisajística en los cruces con el río Turia y el barranco de Carraixet.

Patrimonio cultural.

Deberá realizarse una prospección arqueológica que permita determinar la compatibilidad del proyecto con la conservación del patrimonio arqueológico. Se prestará especial atención a los bienes de interés cultural, a los elementos pertenecientes al patrimonio arqueológico, etnológico y paleontológico y a las vías pecuarias, definiendo las medidas de protección necesarias para minimizar su afección.

Planeamiento urbanístico.

Se analizará la posible afección sobre el planeamiento urbanístico de los municipios afectados, para lo que se tendrán en cuenta los instrumentos de planificación existentes y en tramitación.

El Ayuntamiento de Paterna se opone al proyecto por considerar que la ejecución del mismo supondría importantes e inasumibles afecciones medioambientales y territoriales; especialmente por el impacto sobre la calidad de vida de la población.

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

Con fecha 1 de septiembre de 2010, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió al promotor la notificación de la decisión de someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental y el resultado de las contestaciones a las consultas, incluyendo una copia de las respuestas recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

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

3.2.1 Información pública. Resultado.

La Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana sometió el proyecto de trazado y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncios en el «Boletín Oficial del Estado» n.º 57, de 7 de marzo de 2014, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Valencia» n.º 63, de 15 de marzo de 2014, y en el diario Las Provincias de 7 de marzo de 2014.

Con fecha 14 de agosto de 2014 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, procedente de la Dirección General de Carreteras, el expediente completo del proyecto que incluía el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Durante el periodo de información pública se han recibido un total de 285 informes y alegaciones correspondientes a administraciones públicas (6), ayuntamientos (10), empresas (11), partidos políticos (8), asociaciones (4) y particulares (246).

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública:

La Confederación Hidrográfica del Júcar señala que las obras afectan a los siguientes cauces públicos: río Turia; Cañada del Moliner; barrancos de Carraixet, Masarrojos, L'Endolçá, Travessat, de la Fuente y Pozalet.

Respecto a las zonas inundables existentes en el entorno de la Cañada del Moliner, en los términos municipales de Moncada y Museros, considera que con la prolongación de las tres obras de paso existentes no se empeora la situación actual.

El encauzamiento de la totalidad del barranco de Travessat, de aproximadamente 1.000 m, supone el desvío de todo el tramo a encauzar, por lo que se requiere la autorización previa y resolución de los expedientes de afectación de los terrenos del nuevo cauce y sus zonas de servidumbre, y de desafectación de los terrenos del cauce antiguo por parte de dicho organismo de cuenca. Para ello exige diversa documentación, entre la que incluye la declaración de impacto ambiental del encauzamiento. Indica que, dada la importancia de las obras, se deberá aportar un estudio hidráulico que considere un flujo gradualmente variado y permanente. Además, señala que, según la Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional, en los nuevos encauzamientos se tenderá, siempre que sea posible, a incrementar sustancialmente la anchura del cauce de máxima avenida, revegetando estas áreas con arbolado de ribera autóctono. Se respetarán en todo momento las condiciones naturales de las riberas y márgenes de los ríos, conservando su valor ecológico, social y paisajístico, y propiciando la recarga del subalveo y otros acuíferos relacionados con los mismos.

Considera incompatibles las actuaciones proyectadas con el futuro encauzamiento del barranco de Pozalet (con declaración de impacto ambiental, BOE 5-1-2012). Las nuevas pilas y la ampliación de las existentes que se prevén en el proyecto objeto de la presente resolución no están contempladas en el diseño del encauzamiento con declaración y se proyectan dentro del futuro encauzamiento en un tramo singular con una doble transición de sección.

Respecto al resto de actuaciones proyectadas que afectan cauces públicos, la Confederación Hidrográfica del Júcar no estima ningún inconveniente.

El promotor responde que la documentación solicitada para autorizar el encauzamiento del barranco de Travessat se debe aportar tras finalizar las expropiaciones y antes de la adjudicación de las obras. Deduce que el citado barranco no ha sido deslindado por la Confederación Hidrográfica del Júcar, por lo que en el proyecto de construcción se aportarán los datos necesarios para delimitar el dominio público hidráulico del barranco existente y del futuro encauzamiento. Respecto al futuro encauzamiento del barranco de Pozalet, el promotor indica que se podría subsanar la compatibilidad con las obras proyectadas si la Confederación Hidrográfica del Júcar incorpora en el diseño del proyecto constructivo del encauzamiento las nuevas pilas y la ampliación de las existentes, tal y como contempló dicho organismo en la tramitación ambiental del citado encauzamiento, en el que indicaba que la posible interacción con la ampliación de la A-7 no modificaba la geometría de los cauces ni el funcionamiento hidráulico, y añadía que se ajustarían el diseño de la vía verde y el salto hidráulico a la geometría ampliada de la estructura.

El Servicio de Vida Silvestre de la Generalitat Valenciana señala que el ámbito del proyecto no se ubica en espacios de la Red Natura 2000 ni sobre hábitats protegidos. Respecto a las especies prioritarias existentes indica que no se prevé que el proyecto afecte negativamente a las poblaciones de albaida rosa (*Anthyllis lagascana*) y avión zapador (*Riparia riparia*), ya que no se han encontrado ejemplares de la primera, ni colonias de cría de la segunda en el entorno de las obras. Respecto a la náyade o almeja de río (*Unio mancus*), que puede aparecer en el río Turia, señala que se evitará cualquier vertido al río Turia que pueda reducir la calidad de sus aguas y, en caso de detectarse algún ejemplar, se trasladará a otra zona del río no afectada por las obras.

La Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Generalitat Valenciana remite los informes de los Servicios de Evaluación de Impacto Ambiental, de Infraestructura Verde y Paisaje, y de Ordenación del Territorio.

El Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la Generalitat Valenciana indica que el proyecto atraviesa distintas zonas de riesgo de inundación según el PATRICOVA, varias vías pecuarias, zonas catalogadas como forestales, zonas con riesgo de erosión alto y áreas con alta vulnerabilidad a la contaminación de los acuíferos en el entorno del río Turia, y podría afectar tanto al ámbito del Parque Natural del Turia y sus áreas de protección e influencia, como al PORN del Parque Natural de L'Albufera. Señala que el estudio de impacto ambiental no aporta un estudio de inundabilidad, aunque constata que se ha incorporado la necesidad de diseñar las infraestructuras para un periodo de retorno de 500 años en los cauces más importantes (Turia y Carraixet). Indica que deberá atenderse a este respecto lo que establezca el Servicio de Ordenación del Territorio.

Respecto al ruido, indica que los objetivos de calidad acústica empleados en el estudio de impacto ambiental corresponden a la normativa autonómica. Dado que los valores previstos se encuentran por encima de los valores fijados en la normativa (incluso superándolos en 10 dBA), se deberán definir medidas preventivas y correctoras para reducir los niveles sonoros generados y justificar la efectividad técnica de las mismas. Por los citados valores, concluye que el estudio acústico no es conforme al Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica y que, al producirse la citada superación, se deberá adoptar un Plan de mejora de calidad acústica tendente a reducir los niveles por debajo de dicho nivel de superación, según se recoge en el artículo 53 de la Ley 7/2002 de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica. (Esto también es indicado por el Servicio de Protección y Control Integrado de la Contaminación de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Generalitat Valenciana).

Respecto a la iluminación, caso de incluirse en el proyecto, se deberá optar por luminarias de altura inferior a 6 m y lámparas de vapor de sodio de baja presión con un ángulo de luz adecuado.

En relación con el patrimonio cultural considera necesario contar con el informe favorable de la Dirección General de Cultura de la Generalitat Valenciana y realizar el seguimiento de los elementos patrimoniales durante la fase ejecución de las obras. Solicita la reposición de la vía pecuaria Colada-Azagador de Camarena, aprovechando las obras de drenaje transversal proyectadas. Indica que el resto de las vías pecuarias interceptadas

por las obras se han resuelto mediante estructuras o pasos superiores, superando las dimensiones recomendadas en el documento de alcance, aunque estos pasos superiores no contemplan un carril diferenciado para este uso.

Respecto al plan de vigilancia ambiental recomienda incluir el seguimiento de la gestión de residuos, los accesos e instalaciones de la obra, así como contar con una Dirección Ambiental de Obra. Será necesario definir más detalladamente los informes a incluir en el plan de vigilancia ambiental, su frecuencia, el órgano al que se presentarán y cómo actuar en caso de detectarse impactos ambientales no previstos.

El promotor, en relación con el riesgo de inundación, indica que los estudios de drenaje y avenidas se incluyen en los proyectos de trazado. Respecto al ruido, responde que se completará la definición de las medidas correctoras y se redactará un Plan de mejora de calidad acústica tendente a reducir los niveles por debajo de dicho nivel de superación. Dentro del Plan se especificarán las mediciones acústicas a llevar a cabo y se realizará un estudio complementario en el que se definan medidas no convencionales (insonorización con doble acristalamiento en centros educativos) para reducir los niveles sonoros. En el proyecto de construcción se estudiará la propuesta de colocación de luminarias de 6 m en las áreas ambientalmente sensibles.

El proyecto de construcción completará y actualizará la documentación de los yacimientos patrimoniales o elementos catalogados y se propondrán las medidas necesarias para proteger y documentar los yacimientos. Estas medidas serán coordinadas con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat Valenciana.

Respecto a las vías pecuarias, el promotor indica que el ancho de los pasos superiores existentes no permite diferenciar un carril para la vía pecuaria. Las dimensiones de las obras de drenaje existentes y las proyectadas no permiten su utilización como reposición de la Colada-Azagador de Camarena.

El promotor incorporará en el plan de vigilancia ambiental las distintas consideraciones realizadas por el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la Generalitat Valenciana.

El Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Generalitat Valenciana indica que, durante la ejecución de las infraestructuras previstas sobre el río Turia, se debe asegurar el funcionamiento y conservación de las acequias de Moncada y Quart, así como preservar el propio cauce del río Turia, teniendo en cuenta que todos estos elementos constituyen un paisaje de valor muy alto que cuenta con la figura de protección de Parque Natural e integra la Infraestructura Verde de la Comunidad Valenciana; por lo que debe no sólo preservarse sino ponerse en valor. Para la restauración paisajística propone realizar algo más que la simple revegetación de taludes, incluyendo la realización de plantaciones de transición hacia la vegetación de ribera en los taludes generados sobre los estribos de los viaductos en el entorno del cauce del río Turia, además de aplicar tratamientos paisajísticos en las tercianas con el fin de evitar zonas residuales degradadas y reducir la fragmentación y el efecto barrera generado por la infraestructura proyectada. Indica que en los encauzamientos de los barrancos de Travessat y Pozalet deberá garantizarse su continuidad y funcionalidad ecológica y paisajística.

El promotor señala que durante la ejecución de las estructuras se protegerán las acequias de Moncada y Quart, el entorno del río Turia y el Parque Natural en el entorno del viaducto del Turia. El estudio de impacto ambiental contempla utilizar especies adecuadas para la restauración de las distintas zonas alteradas.

El proyecto de construcción incluirá las medidas de restauración paisajística de los barrancos de Travessat y Pozalet y de las zonas alteradas por el proyecto, incluidos los espacios entre la actual plataforma y las futuras calzadas laterales. En el barranco del Pozalet el área de actuación corresponderá únicamente a la zona de dominio público de la autovía, debido a que el encauzamiento es un proyecto de la Confederación Hidrográfica del Júcar. El encauzamiento del Travessat forma parte del proyecto objeto de la presente resolución.

El Servicio de Ordenación del Territorio de la Generalitat Valenciana indica que las obras de drenaje se proyectan siguiendo la instrucción de drenaje de carreteras y que la normativa del PATRICOVA es más restrictiva que ésta para carreteras con IMD superior a

2.000 vehículos/día, para las que requiere dimensionarlas para avenida de 500 años de periodo de retorno. No obstante, estima que las obras de drenaje de los viales proyectados son suficientes, dado que los barrancos principales están correctamente analizados y se diseñan pasos de grandes luces, con capacidad muy superior a la que corresponde al periodo de retorno de 100 años. Reconoce el estudio de drenaje realizado como estudio de detalle y más exhaustivo que el realizado en el PATRICOVA a escala regional. Concluye que el proyecto, afectado por riesgo de inundación, es compatible con las determinaciones normativas del PATRICOVA.

La Dirección General de Transportes y Logística y la Dirección General de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda de la Generalitat Valenciana y el Área de Carreteras de la Diputación Provincial de Valencia proponen una serie de mejoras funcionales y de diseño con la red viaria existente. La Dirección general de Obras Públicas propone para la zona del polígono industrial de Paterna, la ejecución de carriles deprimidos con una estructura discontinua reticulada que permitiría reducir el impacto paisajístico, ambiental y acústico, y que se podría integrar en el entorno mediante pantallas vegetales.

El promotor descarta la propuesta de carriles deprimidos por el desproporcionado coste económico, por bajar la rasante por debajo de la cota de inundación del barranco de la Fuente y porque no mejoraría las condiciones de visibilidad percibidas desde La Cañada.

Los Ayuntamientos de Bétera, Chiva, Godella, Loriguilla, Manises, Moncada, Museros, Paterna y Ribarroja del Turia señalan la necesidad de tener en cuenta el incremento del impacto acústico y del efecto barrera, la afección sobre el planeamiento urbanístico y las edificaciones residenciales existentes, los elementos del patrimonio cultural, las vías pecuarias, la hidrología y el riesgo de inundación, el paisaje, y los bienes y servicios de los municipios afectados; asimismo proponen mejoras funcionales y de diseño de las infraestructuras proyectadas.

El Ayuntamiento de Paterna rechaza totalmente el proyecto y pide la retirada del mismo por sus impactos. Indica que se apuesta por un modelo de transporte insostenible (transporte de mercancías por carretera) y adjunta los planos del estudio Conexión Ferroviaria para el Tráfico de Mercancías entre el Municipio de Paterna y el Corredor Mediterráneo elaborado por la Generalitat Valenciana y este Ayuntamiento en octubre de 2013. El Ayuntamiento de Godella no comparte la justificación de un proyecto de semejante impacto ambiental.

Respecto al ruido, principalmente los Ayuntamientos de Bétera, Godella, Manises y Moncada y especialmente el de Paterna, identifican los suelos urbanos de su planeamiento o, en su caso, la existencia de zonas residenciales o edificaciones habitadas para su consideración en la protección acústica, proponiendo la instalación de pantallas acústicas y/o barreras vegetales realmente eficaces que permitan cumplir con los niveles de ruido establecidos en la legislación vigente, los cuales se están sobrepasando en la actualidad. El Ayuntamiento de Manises solicita la instalación de pantallas acústicas de ambas calzadas durante todo el recorrido que atraviesa el Parque Natural del Turia. El Ayuntamiento de Paterna resalta que existen discrepancias entre las medidas correctoras del estudio acústico del estudio de impacto ambiental y las medidas establecidas en el proyecto de trazado, debiéndose adoptar las que garanticen mayor protección.

El promotor indica que las medidas del proyecto de trazado presentan un mayor detalle que las del estudio de impacto ambiental y que las pantallas acústicas proyectadas se disponen de acuerdo con la normativa en vigor. Añade que se realizarán los estudios acústicos complementarios y la definición e implantación de medidas recogidas en la contestación a la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Generalitat Valenciana.

En relación con el riesgo de inundación asociado a la nueva infraestructura proyectada, se destacan los cursos de agua y barrancos que pudieran presentar problemas de inundación: barranco de Massarrojos (T.M. Godella), Endorreísmo de Massamagrell (T.M. Moncada) y barrancos de la Fuente y Travessat (Paterna), así como el entorno del río Turia. El Ayuntamiento de Paterna solicita que determinadas obras de drenaje de pluviales

evacuen al río Turia y no a la acequia de Moncada o al barranco de la Fuente para evitar problemas de inundación en el casco urbano.

El promotor indica que se revisará el diseño de las obras de drenaje con destino a la acequia de Moncada prolongando el punto de vertido hasta el río Turia. Respecto a las destinadas al barranco de la Fuente se atenderá a lo señalado por la Confederación Hidrográfica del Júcar. Se actualizará la identificación de zonas de riesgo por inundación definidas en el PATRICOVA (2013), en especial en la cuenca del barranco de Massarrojos en Godella, el Endorreísmo de Massamagrell en Moncada, los barrancos la Fuente y Travessat en Paterna y el río Turia entre Paterna y Manises.

En relación con la vegetación, la fauna y el paisaje, el Ayuntamiento de Godella propone realizar estudios detallados sobre el terreno para detectar posible flora protegida (*Teocrium edetanum* y *Chammaerops humilis*) y determinar las rutas de desplazamiento de la fauna y el posible efecto barrera (con duración anual), así como analizar la posible afección al paraje de Las Pedreras (situado a 1,5 km del proyecto). Solicita un estudio de riesgo de incendios. Este mismo ayuntamiento señala que no consta que se haya redactado un estudio de integración paisajística, mientras que el Ayuntamiento de Moncada solicita la instalación de pantallas visuales para interceptar la visual de observadores a 1,8 m sobre la cota del terreno natural. El Ayuntamiento de Paterna, indica que, si se ejecutan caballones y muros verdes, se deberán definir las plantaciones a realizar y deberá cumplirse la ordenanza de protección del arbolado de Paterna.

El promotor responde que el estudio de impacto ambiental contempla el impacto sobre el paisaje y las medidas de corrección del mismo. Indica que antes del inicio de las obras se hará un inventario de árboles sobresalientes procediendo a su localización y definiendo el régimen de protección. Añade que, en caso de necesidad de eliminación, se planteará su traslado o se procederá a la plantación de ejemplares de similar porte.

Respecto al patrimonio cultural, de acuerdo a las consideraciones realizadas por los distintos ayuntamientos, los elementos del mismo posiblemente afectados por el proyecto, son: Bien de Interés Cultural (BIC) yacimiento de Tos Pelat en el T.M. de Bétera; acueducto de la Covatella y Catxerulos y la Cova del Gall en el T.M. de Godella; Masía de Jaume Andreu (Xamandreu) en la carretera de Bétera a Godella; BIC acueducto de Els Arcs, acueducto de Ribarroja y yacimiento Pla de Nadal 5 en el T.M. Manises, mojón (MONBET-12) en el T.M. de Moncada; y los yacimientos de Despeñaperros 1, Despeñaperros 2, Barranc de Cano y Bien de Relevancia Local (BRL) Acequia de Quart en el T.M. de Paterna. Proponen realizar nuevas prospecciones, así como el seguimiento arqueológico de las obras y la aplicación de medidas de protección. Respecto a las vías pecuarias solicitan la reposición de la Colada-Azagador de Camarena (T.M. Godella) e indican que se han detectado errores de localización de la Vereda de Chimetes y no se ha tenido en cuenta la presencia de la Vereda de Carasols (T.M. Manises).

El promotor contesta, además de lo ya indicado en la respuesta a la D.G. de Evaluación Ambiental y Territorial respecto a la protección del patrimonio cultural que, en relación con la afección a la Masía de Jaime Andreu, solo se afecta a 80 m del camino de acceso y no al conjunto protegido de la Masía de Jaime Andreu y que se definirán y adoptaran medidas preventivas durante las obras para la protección del entorno por encontrarse a una distancia inferior a 500 m.

Por último, señalan la necesidad de garantizar el mantenimiento de la permeabilidad transversal que minimice el efecto barrera de las infraestructuras existentes y proyectadas, así como la reposición de los bienes y servicios afectados. La Diputación Provincial de Valencia solicita que la remodelación de los pasos superiores de las carreteras CV-315 y CV-368 tenga aceras para peatones de ancho mínimo 1,5 m, ampliando su sección o estudiando otras soluciones alternativas como pasarelas.

El promotor responde que estudiará el encaje de sendas pasarelas junto a las citadas carreteras. Respecto a otras actuaciones de mejora solicitadas (nuevos accesos, nueva red peatonal y ciclista, nuevas obras de drenaje, ampliación de pasos inferiores, etc.) indica que estas actuaciones no están justificadas en la mejora de la seguridad vial de la

autovía A-7, por lo que su incorporación al proyecto debería ser acordada mediante convenio.

Los escritos procedentes de partidos políticos, asociaciones de vecinos, grupos ecologistas y la mayoría de alegaciones particulares, especialmente en el T.M. de Paterna, se oponen a la ejecución del proyecto, debido principalmente al incremento del impacto acústico que afectará a las zonas residenciales y centros educativos existentes próximos a la infraestructura proyectada. La mayoría de las alegaciones particulares provienen de los colegios La Font (130 alegaciones) y Escuela 2 (104 alegaciones).

El promotor, además de lo ya indicado anteriormente, señala que se establecerán restricciones temporales a la ejecución de las obras, que sólo serán de aplicación a los elementos constructivos situados a una distancia inferior a 200 m del Colegio Escuela 2 o del Colegio Público La Font.

El Grupo Parlamentario Compromís de las Cortes Valencianas y los Grupos Municipales APM-Compromís del Ayuntamiento de Manises y Compromís de los Ayuntamientos de Bétera, Foios, Museros, Paterna y Valencia consideran que el proyecto tiene graves impactos sobre la población (contaminación acústica y del aire) sobre el sistema hidrológico y el efecto invernadero, que están reconocidos en el estudio de impacto ambiental (impacto acústico, contaminación del aire y riesgo de inundaciones), fiando su corrección a la ejecución de algunas medidas de eficacia dudosa, particularmente la ocupación de barrancos y su drenaje por medio de cajeros enterrados. Consideran que el proyecto es totalmente insostenible y que los problemas que plantea no pueden resolverse con simples medidas correctoras. Por ello, piden la retirada del proyecto y la puesta en marcha de alternativas ferroviarias para este corredor. El Grupo Municipal de Esquerra Unida del Ayuntamiento de Manises rechaza el proyecto por sus impactos sobre el medio ambiente, especialmente sobre la agricultura y la huerta valenciana; considera que es necesario apostar por otros medios de transporte menos agresivos.

La Coordinadora en Defensa de los Bosques del Turia se opone al proyecto y considera que no es compatible con el PORN del Parque del Turia.

El promotor indica que en la redacción del proyecto se ha tenido en cuenta la normativa del espacio protegido y que se ha compatibilizado el diseño del proyecto con la protección del citado espacio.

La Asociación Ermita Nova de Godella solicita ser considerada como persona interesada y solicitan que se le comuniquen las actuaciones a realizar para paliar el grave impacto ambiental de la ampliación de la A-7.

El promotor considera que su participación en el procedimiento se encuadra mejor en calidad de público (art. 5 Ley 21/2013) y que no concurren las circunstancias establecidas en 1b y 1c del artículo 31 de la Ley 30/1992 para considerarse personas interesadas en el procedimiento administrativo.

La Comunidad de Propietarios Polígono Fuente del Jarro alude a los actuales problemas de inundabilidad de la zona y cuestiona el cálculo hidráulico realizado para el barranco del Travessat y el del barranco de la Fuente. Reclaman incrementar el número de accesos a la autovía en Paterna y disponer del mismo nivel de apantallamiento acústico que en una zona residencial, además de solicitar la alternativa A-B2-C para evitar afecciones a parcelas y bienes.

El promotor contesta que los cálculos hidráulicos realizados y el periodo de retorno adoptado corresponden al tipo y entidad de cada obra de drenaje, garantizando el funcionamiento hidráulico de las obras de drenaje. Considera que los problemas de inundabilidad alegados corresponden a la configuración de la red de drenaje del viario del polígono, aguas abajo de la autovía, y que, al no modificarse con las obras la cuenca de aportación de la bóveda existente delante de la calle Onteniente, el caudal de aportación es el mismo. En cualquier caso, se atenderá a las indicaciones que al respecto dé la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Otros impactos del proyecto citados también en las alegaciones de partidos políticos, asociaciones de vecinos, grupos ecologistas y particulares son: el aumento del riesgo de inundación, especialmente en los barrancos de la Fuente y Travessat, cuya canalización

podría suponer su pérdida como corredores biológicos; el incremento de los gases de efecto invernadero y su incidencia en el cambio climático; la afección sobre el Parque Natural del Turia por el incremento de la contaminación atmosférica, lumínica y acústica; el riesgo de incendios forestales; la posible contaminación de pozos próximos (p.e. pozo de San José y pozo Masía de Jaime Andreu); etc. Entre las medidas propuestas para reducir los niveles sonoros a los establecidos por la legislación vigente, los cuales se sobrepasan en la actualidad en más de 10 dBA, se citan la instalación de pantallas acústicas, caballones de tierra, asfalto fonoabsorbentes o la reducción de la velocidad de los vehículos. Asimismo, señalan la necesidad de replantar especies arbóreas y arbustivas como medida de mejora paisajística, y de garantizar y mejorar el mantenimiento de la permeabilidad territorial.

El promotor indica que en los estudios realizados, dentro del municipio de Godella, se ha identificado la zona de la Masía de Jaime Andreu como zona de vulnerabilidad alta y que en las medidas a desarrollar en el proyecto de construcción se tendrá en cuenta esta situación. El proyecto de construcción incluirá también un estudio de riesgo de incendios y un plan de prevención.

El resto de alegaciones particulares y de empresas, principalmente del polígono industrial Fuente el Jarro en Paterna, recogen la posible afección del proyecto a parcelas y bienes afectados.

3.2.2 Fase previa a la declaración de impacto ambiental.

3.2.2.1 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.

Con fecha 29 de enero de 2015, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, tras el análisis del estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública, solicitó al promotor información complementaria relativa al análisis del posible impacto acústico asociado al proyecto. Dicha información incluye, entre otros aspectos, la identificación de todas las edificaciones en las que previsiblemente se superan los objetivos de calidad acústica; la realización de una campaña de medición de los niveles de inmisión sonora actuales, contrastándolos con los valores de los Mapas Estratégicos de Ruido; y la definición detallada de las medidas preventivas y de protección acústica necesarias para cumplir los objetivos de calidad acústica fijados tanto por la legislación estatal como por la autonómica, considerando todas las edificaciones afectadas.

Con fecha 26 de mayo de 2015, el Ministerio de Fomento remite un estudio acústico que incluye una campaña de mediciones realizada en abril de 2015 en siete puntos considerados sensibles, que incluyen los centros docentes y los grupos de viviendas cercanos a la traza del proyecto, una modelización de la situación futura y una propuesta de medidas correctoras (ver punto 4.2.1) considerando la legislación estatal.

Con fecha 27 de octubre de 2015, el Ministerio de Fomento remite el documento: «Información complementaria para evaluación de impacto ambiental. Estudio acústico» que propone nuevas soluciones de protección acústica y analiza el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica según la legislación autonómica. (ver punto 4.2.1).

Con fecha 19 de enero de 2016, el órgano ambiental remite escrito al Ministerio de Fomento en el que se indica que, una vez analizado el expediente, se concluye que, a pesar de la batería de medidas correctoras propuestas por el promotor en el citado estudio, no es posible cumplir con los objetivos de calidad acústica de la legislación vigente.

Con fecha 8 de marzo de 2016, el Ministerio de Fomento remite informe de 15 de enero de 2016 de la Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana en respuesta a la solicitud de informe del promotor de 3 de junio de 2013. (ver punto 4.2.6).

Con fecha 27 de julio de 2016, el Ministerio de Fomento remite informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar, de 23 de junio de 2016, referente al encauzamiento del barranco del Travessat y al cruce sobre el futuro encauzamiento del barranco del Pozalet, en el que se alude a nueva documentación presentada por el promotor. (ver punto 4.2.2).

Con fecha 23 de noviembre de 2016, se recibe en el órgano ambiental el expediente de información pública complementaria del presente proyecto, en cumplimiento de los artículos 9.4 y 9.5 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el cual el

promotor pone a disposición de las personas interesadas y de las Administraciones públicas afectadas la siguiente documentación complementaria, obtenida una vez expirado el periodo de información al público, y que puede resultar relevante a los efectos de la decisión sobre la ejecución del proyecto:

Información complementaria para evaluación de impacto ambiental. Estudio acústico (octubre de 2015). (ver punto 4.2.1).

Estudio hidrológico e hidráulico. Barranco de Travessat (octubre de 2015). (ver punto 4.2.2).

Estudio hidráulico del cruce del barranco del Pozalet bajo la A-7 (febrero de 2016). (ver punto 4.2.2)

Solución propuesta para evitar el vertido del drenaje de la carretera de conexión con la V-30 en la acequia de Moncada y Análisis de afecciones al patrimonio por la prolongación de la obra de drenaje hasta el río Turia (marzo de 2016). (ver puntos 4.2.2 y 4.2.6).

Actualización de las zonas de riesgo de inundación (marzo 2016). (ver punto 4.2.2).

Durante el periodo de consulta pública complementaria se recibieron un total de 12 informes y alegaciones, correspondientes a organismos oficiales (2), ayuntamientos (5), partidos políticos (1), empresas (1), asociaciones particulares (1) y particulares (2).

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública complementaria:

La Confederación Hidrográfica del Júcar remite el informe de 23 de junio de 2016, citado anteriormente, referente al encauzamiento del barranco del Travessat y al cruce sobre el futuro encauzamiento del barranco del Pozalet. (ver punto 4.2.2).

La Dirección General de Cambio Climático y Calidad Ambiental de la Generalitat Valenciana, en su informe de 5 de agosto de 2016, indica que no encuentra ningún inconveniente en la documentación complementaria remitida al no verse afectada por dichas actuaciones.

El Ayuntamiento de Paterna, a través de los informes del Técnico de Medio Ambiente, la Directora Técnica del Área de Sostenibilidad y el Director Técnico del Área de Convivencia, Movilidad/Seguridad y Emergencias, realiza las siguientes consideraciones:

Respecto al ruido, señala que a pesar de las medidas correctoras propuestas, los niveles sonoros, especialmente en las zonas docentes, no dan cumplimiento a los valores establecidos en la Tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, superando en más de 10 dB dichos valores.

Considera que el proyecto contemplado se corresponde con una nueva infraestructura, por lo que deberá acogerse a lo establecido en el artículo 53.2 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, no pudiéndose sobrepasarse los límites en suelo docente de 45 dB (día) y 35 dB (noche), debiéndose estudiar medidas adicionales a las planteadas en el estudio acústico.

En el estudio acústico no se contemplan medidas para los sectores 2 y 8 previstos en el planeamiento, requiriendo medidas similares a las de suelo urbano consolidado, así como la reposición de los viales afectados. Por otro lado, no se establecen medidas correctoras en las zonas industriales, sobrepasándose los niveles de ruido permitidos por la legislación valenciana.

Respecto a las barreras acústicas propuestas en los colegios, que pueden incrementar 3 m la altura de las vallas existentes, indica que las ordenanzas municipales establecen una altura de vallado máxima de 2,50 m, de los cuales 1,25 m pueden ser opacos y el resto, hasta 2,5 m, traslucidos, lo que imposibilita la ejecución de esta medida. El muro verde frente al colegio público La Font se localiza sobre suelo urbano según el planeamiento vigente. Por último, indica que las medidas acústicas correctoras no se contemplan en los estudios hidrológicos que afectan a los cauces naturales de los barrancos de la Fuente y Travessat.

El promotor señala que el informe de 10 de abril de 2014 remitido por la entonces Dirección General de Calidad Ambiental de la Generalitat Valenciana, organismo competente en calidad del aire y protección del medio ambiente atmosférico, admite que el proyecto no se considera una nueva infraestructura, ya que lo que implica son mejoras funcionales, de seguridad vial y de integración ambiental, por lo que el criterio adoptado en la documentación complementaria (art. 53.3 de la Ley 7/2002 que establece que en las infraestructuras existentes no se deberán adoptar medidas correctoras en caso que no se superen en más de 10 dB los límites establecidos en la Tabla I del anexo II de la citada Ley) prevalece sobre la percepción de terceros.

Indica también que, en el proyecto de construcción, se definirá la ubicación exacta de muros verdes y barreras acústicas, situándolas preferentemente en el dominio público. En caso de mantenerse la ubicación coincidente con el cerramiento de las parcelas, se adecuará su altura para que cumplan las ordenanzas municipales y se añadirán deflectores en la arista superior para cumplir con los niveles establecidos en la legislación autonómica vigente.

Según el promotor la huella sonora en las edificaciones existentes no supera, con las medidas correctoras propuestas, los valores admisibles en los sectores 2 y 8. En el Plan de Vigilancia Ambiental se definirán las medidas correctoras necesarias para la protección del futuro desarrollo urbano de estos sectores. La reposición de la calle 519 PI 113.8 no puede mantener la alineación actual por problemas de gálibo vertical, definiéndose una reposición con trazado en variante que obliga a adecuar el futuro viario del Plan General de Ordenación Urbana.

En el entorno de los polígonos industriales, el promotor indica que se corregirá el incumplimiento de la situación pre-operacional reordenando el tráfico y la fuente sonora. El tráfico de largo recorrido se reduce cubriendo las calzadas existentes y el ruido de corto y medio recorrido, si bien se acerca a suelo industrial, produce un nivel de ruido inferior al admisible por reducción del tráfico. Según el promotor, una vez implantado el túnel acústico, se cumplen los niveles sonoros establecidos en la legislación vigente en el parque tecnológico y polígono industrial.

El ayuntamiento indica que la solución planteada para evitar el vertido de drenaje en la Acequia de Moncada (OD-0.7 V30-TC1Ø1.80) generará, en los episodios de lluvias, problemas de escorrentías y arrastres en los campos donde desemboca el tubo de 1,8 m de diámetro, ya que no existen acequias que puedan evacuar estas aguas. Esta solución no da cumplimiento a la alegación de evacuar las aguas hasta el río Turia, por lo que se deberían conducir las aguas hasta el canal propuesto para evacuar las aguas de los puntos OD-1.1 V30-TC y OD-1.0 V-30 TC, para evitar causar daños a los campos de cultivo, cargar hidráulicamente la Acequia de Moncada y producir inundaciones en campos aguas abajo, así como en el casco urbano de Paterna.

El promotor propone completar la actuación OD-0.7 V30-TC1 hasta conectar con el colector proyectado, evitando el vertido a la Acequia de Moncada, mediante un nuevo colector de mayor capacidad, de 130 m de longitud, un sifón bajo la Acequia de Moncada, y reconsiderando el dimensionamiento del tramo 3 del colector proyectado en los últimos 300 m hasta el río Turia.

La prolongación de la obra de drenaje hasta el río Turia discurre por zonas arqueológicas con distinto grado de protección según el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de Paterna, de octubre de 2012, por lo que se deberán plantearse las prospecciones, excavaciones y estudios arqueológicos a realizar según el grado de protección.

El promotor responde que dichas obras discurren por el área de protección 3: Franja fluvial del río Turia y Acequias de la Vega, por lo que en el proyecto constructivo se definirán las medidas de protección y actuación según la normativa específica de aplicación y criterios establecidos en el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de Paterna. La actuación no afecta a ningún BIC, por lo que no es relevante a los efectos de la decisión de ejecución del proyecto.

Tanto el Ayuntamiento de Paterna como Aigües de Paterna señalan que la solución proyectada para el barranco de Travessat, la cual supone un mayor caudal a verter sobre el barranco de la Fuente, puede producir un incremento del riesgo de inundabilidad en la zona sur del casco urbano de Paterna, situada aguas abajo. Por ello, se solicita contemplar en el presente proyecto las obras previstas en la «Construcción para la restauración de la red de drenaje del barranco de La Font», extender el estudio hidráulico realizado hasta la zona sur del casco urbano donde se tiene previsto intervenir y reforzar el drenaje del barranco, y se reitera la solicitud previa de ejecución de un desagüe-aliviadero que derivase parte del agua que recoge el barranco de la Fuente y canalizarla hacia el río Turia.

El promotor alega que el objeto y ámbito de actuación y las obras mencionadas en el párrafo anterior están fuera del alcance del presente proyecto de mejoras funcionales de la A-7, contando con informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Júcar sobre la solución adoptada en el estudio hidrológico e hidráulico del barranco de Travessat.

El Ayuntamiento de Manises señala que las afecciones sobre dicho término municipal son mínimas. En relación con el estudio acústico complementario considera que con carácter general, las medidas correctoras mejoran las condiciones acústicas de las viviendas afectadas, tanto en zona residencial como en suelo no urbanizable, pero no consiguen un descenso sensible de la afección sonora.

Por otro lado, indica que existe un centro asistencial/educativo (IVADIS-Residencia Manises) en el que no se han realizado mediciones sonoras, identificando dicho centro en el estudio como de uso industrial, sin que al parecer se haya estudiado la afección de la CV-37 sobre el incremento de la huella sonora.

El promotor indica que para el citado centro residencial, ubicado junto a la carretera CV-37, se ha proyectado una pantalla acústica en la terciaria, de acuerdo al proyecto 51-V-1965 Vía Parque del Turia. Manises-Riba-Roja de Turia de la Generalitat Valenciana. En el proyecto de construcción se dará continuidad a dicha pantalla prolongándola o incrementando su altura si fuese necesario, e incluso podría llegarse al aislamiento acústico de las ventanas de la fachada del edificio si fuera necesario a falta de conocer las características de la pantalla acústica del proyecto 51-V-1965 que permitan modelizar de manera adecuada los cálculos de la zona afectada.

Respecto al riesgo de inundación, el citado ayuntamiento señala que la información aportada se limita a plasmar la documentación de la última revisión del PATRICOVA, sin que se pueda determinar la afección que supone la ampliación de la infraestructura y sus redes de drenaje sobre el T.M. de Manises.

El promotor responde que el estudio de drenaje forma parte del proyecto de trazado sometido a información pública en 2014, sin existir en la documentación complementaria modificación alguna que afecte a este municipio.

El Ayuntamiento de Valencia, a través de la Oficina Técnica de Ordenación Urbanística, informa que los terrenos afectados por el proyecto forman parte de la Red Primaria Viaria del PGOU de Valencia, cuya revisión simplificada actualmente está en trámite, siendo las obras previstas compatibles con las previsiones de ambos planes. El Servicio de Movilidad Sostenible señala que las actuaciones previstas en la autovía A-7 no representan ninguna afección al viario existente y previsto.

Los Ayuntamientos de Paterna, Manises y Moncada reiteran las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública.

El promotor responde que las alegaciones formuladas fueron contestadas durante la información pública, excediendo el alcance de la documentación complementaria, sin ser relevantes a los efectos de la decisión sobre la ejecución del proyecto.

Compromís per Paterna afirma que la documentación complementaria no modifica ni los trazados ni la capacidad de tráfico prevista en el proyecto original, y no tiene en cuenta la compatibilidad del mismo con el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta Valenciana. El proyecto afectará a la zona protegida que forma parte del Parque Natural del Turia por incremento de la contaminación atmosférica, lumínica y acústica. Asimismo, el trazado discurre sobre zonas inundables incluidas en el PATRICOVA, como es el caso del Barranco de la Fuente, cuyo desbordamiento ha provocado graves inundaciones en Paterna.

Señala que se producirán afecciones sobre la zona industrial y, especialmente, sobre los centros educativos existentes en La Cañada, por incumplimiento de los valores acústicos establecidos en la legislación vigente, además del impacto por la contaminación atmosférica.

El promotor contesta que el proyecto cruza el límite de ámbito estricto del citado Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta Valenciana en el cruce con el río Turia, cumpliendo su normativa en relación a la permeabilidad, garantizada con el diseño de los viaductos sobre el río Turia, y considerando la figura de protección del Parque Natural tanto en el diseño del proyecto como en las medidas de corrección y restauración ambiental. En relación a las obras necesarias para el desagüe de las obras de drenaje, señala que éstas cuentan con la aprobación de la Confederación Hidrográfica del Júcar. Respecto al ruido, indica que, una vez aplicadas las medidas de corrección del ruido previstas, los niveles sonoros en los centros educativos estarán dentro de los límites establecidos en la legislación vigente.

Compromís per Paterna considera que el proyecto es la duplicación de la infraestructura de circunvalación de Valencia, separando los tráficos de corto y largo recorrido para permitir la posibilidad de implementar un peaje en el tramo de la A-7, actualmente libre del mismo. Señala que el proyecto no está justificado en relación al volumen de tráfico previsto en la A-7, confluencia de distintos tipos de tráfico, porcentaje de vehículos pesados, perspectiva de agotamiento de la capacidad de la A-7 y riesgo de accidentalidad. Por ello, solicita que el proyecto sea retirado, estudiando de manera adecuada y con datos reales las necesidades de movilidad en el área metropolitana de Valencia, y las mejores soluciones de transporte en el Corredor Mediterráneo, priorizándose la variante ferroviaria de mercancías, o el túnel pasante por la ciudad de Valencia.

El promotor contesta que los mencionados temas exceden el alcance de la documentación complementaria y no son relevantes a los efectos de la decisión sobre la ejecución del proyecto.

La Asociación de Vecinos Ermita Nova de Godella y varios particulares señalan que del estudio acústico se deduce que todas sus edificaciones residenciales muestran valores superiores a los objetivos de calidad para uso residencial de acuerdo con la legislación autonómica, superando algunas viviendas los 10 dB. Por ello solicitan la instalación de pantallas acústicas, para cumplir lo antes posible con los niveles establecidos en la legislación vigente. También solicitan la instalación de asfalto fonoabsorbente, la reducción de la velocidad para los nuevos tramos previstos, y la ejecución caballones de tierra en todos aquellos tramos que se puedan realizar o medidas como las previstas en la zona de La Cañada: marquesinas acústicas, paneles y muros verdes; controles periódicos de los niveles de ruido, etc., así como la restitución del entorno mediante plantación de árboles y vegetación.

El promotor contesta que en el proyecto de construcción se incluirán las pantallas acústicas definidas en el estudio acústico y el Plan de Vigilancia Ambiental definirá la evaluación periódica de su eficacia. Asimismo, en el proyecto de construcción se definirán las medidas correctoras y de integración paisajística.

Con fecha 13 de enero de 2017, el Ministerio de Fomento remite informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar, de 30 de noviembre de 2016, referente a la solución alternativa para evitar el vertido de aguas a la Acequia de Moncada. (ver punto 4.2.2)

Con fecha 15 de enero de 2017, el Ministerio de Fomento remite informe del Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Prevención y Control de la Contaminación de la Generalitat Valenciana, de 6 de octubre de 2016. (ver punto 4.2.1).

Con fechas 18 de enero y 2 de febrero de 2017 (y también el 28 de marzo de 2017), el órgano ambiental, tras una primera revisión del expediente de información pública complementario, comunica al Ministerio de Fomento que en la consulta realizada no se ha incluido a todas las administraciones previsiblemente afectadas que fueron identificadas en las consultas previas. En dicho escrito se reitera la necesidad del informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Generalitat Valenciana respecto a las medidas antirruído propuestas tras la información pública y se señala la conveniencia de consultar a la Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana tras las modificaciones y medidas incorporadas al proyecto después de su informe.

Con fecha 14 de febrero de 2017 se recibe respuesta del Ministerio de Fomento justificando las consultas realizadas e indicando que se completa la consulta para solventar posibles carencias. El 11 de mayo de 2017 comunica una nueva ampliación de consultas, en correspondencia con el escrito del órgano ambiental de 28 de marzo.

Con fecha 28 de marzo de 2017, el órgano ambiental solicita informe a la Subdirección General del Medio Natural de la Generalitat Valenciana en relación a la solución propuesta para evitar el vertido del drenaje de la carretera de conexión con la V-30 en la Acequia de Moncada, dado que la obra de punto de vertido se ubica dentro del Parque Natural del Turia. El informe de contestación del citado organismo es de fecha de 28 de diciembre de 2017 (ver puntos 4.2.2. y 4.2.4), remitido por el promotor al órgano ambiental el 28 de febrero de 2018.

El 19 de abril de 2017, el órgano ambiental solicita informe a la Dirección General del Cambio Climático y Protección de la Atmósfera de la Generalitat Valenciana, en relación con la suficiencia de las medidas propuestas por el promotor para alcanzar los objetivos de calidad acústica de la legislación autonómica, la viabilidad técnica de la instalación y mantenimiento de las pantallas de mayor altura (y del semitúnel y las marquesinas previstas), así como la suficiencia de las medidas previstas en algunos puntos que parece podrían superar los objetivos de calidad, como el centro asistencial Residencia Manises. El 3 de mayo de 2017, la citada Dirección General remite informe del Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Prevención y Control de la Contaminación de la Generalitat Valenciana, de 28 de abril de 2017. (ver punto 4.2.1).

Con fecha 21 de abril de 2017, el promotor remite informe del Servicio de Ordenación del Territorio de la Generalitat Valenciana sobre la compatibilidad de la actualización de las zonas de riesgo de inundación con el PATRICOVA. (ver punto 4.2.2).

Con fecha 9 de mayo de 2017 se recibe en el órgano ambiental, remitido por el promotor, informe del Servicio de Lucha Contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera de la Dirección General de Cambio Climático y Calidad Ambiental de la Generalitat Valenciana. (ver punto 4.2.1).

El 7 de julio de 2017, el promotor comunica que, una vez transcurrido sobradamente el plazo para la emisión de informes por parte de los organismos y asociaciones consultados, no se han recibido contestaciones adicionales de los mismos en la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, adjuntando un informe de la Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana, de 2 de junio de 2017. (ver punto 4.2.6).

El 7 de agosto de 2017, el promotor remite informe sobre la integración paisajística del proyecto. (ver punto 4.2.5). El 8 de agosto de 2017, el órgano ambiental solicita informe al Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Generalitat Valenciana en relación al posible impacto paisajístico de todas las medidas de protección acústica propuestas (bóveda abierta, marquesinas, pantallas, etc.), así como la compatibilidad de las mismas con la normativa municipal y de conservación del medio natural, y sobre la afección al paisaje del Parque Natural del Turia y de los barrancos de Travessat y Pozalet, junto con su opinión respecto a las medidas correctoras previstas para minimizar los impactos del proyecto sobre estas zonas. Con fecha 15 de noviembre de 2017 se recibe informe del citado Servicio. (Ver punto 4.2.5.).

El 15 de noviembre de 2017, a petición del órgano ambiental, el promotor remite el documento, de octubre de 2017, «Informe sobre los criterios establecidos para determinar el tipo de actuación en el estudio acústico de octubre de 2015». Se adjunta también un reportaje fotográfico de la traza de la solución propuesta para el vertido del drenaje de la carretera en la acequia de Moncada y la Resolución de 16 de diciembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de la Confederación Hidrográfica del Júcar «Adecuación ambiental y drenaje de la cuenca del Poyo vertiente a la Albufera, Valencia», que incluye el Barranco del Pozalet.

Con fecha 22 de diciembre de 2017, a petición del órgano ambiental, el promotor remite un reportaje fotográfico el documento Informe sobre la adecuación ambiental del encauzamiento del Barranco de Travessat. (ver punto 4.2.2).

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El presente proyecto fue segregado por el promotor del estudio informativo Circunvalación exterior de Valencia, clave E.I.4-V-33, de diciembre de 2008, desechando la solución inicialmente propuesta en el mismo, consistente en una variante de la actual autovía, para contemplar una nueva solución, que mantiene el tráfico por la actual autovía añadiendo un conjunto de mejoras que permitan incrementar su capacidad y seguridad vial.

El promotor señala que la autovía existente no permite ampliaciones por la mediana ni la ampliación de la plataforma por el exterior, por lo que plantea actuaciones por el exterior de la plataforma y separadas de ésta por medio de una terciaria.

El estudio de impacto ambiental contempla dos alternativas, divididas en tres tramos, pp.kk. 486-497 (A), 497-504,5 (B) y 504,5-509 (C) (referidos a los puntos kilométricos antiguos de la autovía, correspondientes a los pp.kk. 313-324, 324-331,5 y 331,5-336 actuales), para la ejecución del proyecto:

Alternativa A-B1-C: Las vías colectoras se disponen a ambos lados de la plataforma existente a lo largo de los tramos inicial (A) y final (C). En el tramo central, las vías colectoras situadas a ambos lados de la plataforma cambian su disposición, cruzando la vía colectora derecha por debajo de la plataforma existente hasta situarse paralela a la colectora izquierda entre, aproximadamente, los pp.kk. 498 y 502, volviendo a disponerse a ambos lados de la plataforma existente a partir del p.k. 502.

Alternativa A-B2-C: Las vías colectoras se disponen a ambos lados de la plataforma existente a lo largo de todos los tramos.

El estudio de impacto ambiental incluye una ponderación de las alternativas considerando los distintos factores ambientales (contaminación del aire y acústica, geomorfología, edafología, hidrología, vegetación, fauna, espacios protegidos, medio socioeconómico, planeamiento urbanístico, paisaje, patrimonio cultural, etc.), concluyendo que la alternativa A-B1-C es la que mejor resultado ofrece desde el punto de vista ambiental, ya que tiene una menor incidencia que la alternativa A-B2-C en relación con el paisaje, la contaminación acústica y el planeamiento urbanístico, además de suponer un menor volumen de material excedentario con destino a vertedero.

La alternativa seleccionada A-B1-C presenta una menor incidencia en el entorno de la zona urbanizada de La Cañada, en Paterna, donde se localizan los centros educativos existentes, ya que la vía colectora derecha se desplaza al lado opuesto de la autovía actual, discurriendo por la franja de terreno comprendida entre la A-7 y el polígono industrial Fuente del Jarro.

4.2 Potenciales impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras. Seguimiento ambiental.

A continuación se recogen los impactos identificados y las medidas preventivas y correctoras diseñadas para su prevención o minimización. Para ello se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental y la información complementaria aportada por el promotor y los informes recibidos como respuesta a los trámites de consultas previas e información pública, mencionados en el apartado 3 de la presente resolución. Los puntos kilométricos que se citan corresponden al proyecto de trazado y no coinciden con los de inicio y final de la actuación ni de sus subtramos, que se refieren a pp.kk. antiguos o actuales de la autovía A-7.

4.2.1 Contaminación acústica y atmosférica.

El estudio de impacto ambiental considera que es mejor la alternativa B1 por afectar a un menor número de viviendas y discurrir las calzadas más alejadas de los centros docentes y las viviendas en la zona de La Cañada. Llega a considerar positivo el impacto

acústico en esta zona porque considera que aleja la fuente de ruido actual de las edificaciones, al estimar que el proyecto no incrementará el tráfico global y que desvía el tráfico de corto recorrido a las calzadas laterales que discurren en la margen de la autovía más alejada de las viviendas y centros educativos sitos en La Cañada. El estudio resalta que ya existen problemas de superación de los objetivos de calidad en los lugares en los que también se superará en el futuro y califica el impacto de moderado para la alternativa A-B1-C y moderado-severo para la alternativa A-B2-C.

El estudio acústico sometido a información pública en 2014, para el análisis de la situación preoperacional, considera los resultados de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de la A-7 de diciembre de 2007, en los que se concluye que se superan los objetivos de calidad acústica estatales y autonómicos en el entorno de los centros educativos de Paterna próximos a la A-7, incluso con las pantallas de protección de 5 m de altura existentes en la zona de los colegios Escuela 2 y La Font. El estudio incluye también una modelización del ruido para el año 2013 (que era la fecha de puesta en servicio que se consideraba), de la que se concluye que se superarán los niveles establecidos en la legislación autonómica vigente en el entorno de al menos 75 viviendas (excluidas edificaciones aisladas) y en los 4 centros educativos próximos a la A-7 en Paterna. El máximo valor previsto por el modelo corresponde al centro Escuela 2, que supera los valores límite diurnos estatales en 1,6 dB(A) con las pantallas existentes (5 dB(A) más si se refiere a los objetivos autonómicos). La modelización para ese mismo año incrementando las pantallas y la altura de las existentes, concluye que se cumplirían los objetivos estatales pero se superarían los autonómicos en dicho centro en 3,8 dB (A). Los valores de la modelización son inferiores a los de los MER 2007. El estudio propone realizar un estudio de ruido más detallado a nivel de proyecto constructivo, en el que se determinará la instalación de pantallas acústicas en determinadas agrupaciones de viviendas.

A la vista de los resultados de este estudio, el órgano ambiental solicitó (enero de 2015) al promotor un estudio acústico de detalle como documentación complementaria.

El estudio acústico complementario de mayo de 2015 identifica 7 puntos sensibles en los que realiza mediciones a finales de marzo y principios de abril de 2015. En los tres centros docentes (Colegio Escuela 2, p.k. 313+160, a 60 m de la A-7 existente; Colegio La Font, p.k. 313+400, a 140 m de la A-7 existente; e Instituto de Enseñanza Secundaria (IES) La Cañada, p.k. 314+100, a 200 m de la futura calzada lateral margen izquierda) se ha realizado una monitorización de 24 h. En el resto de los puntos, tres grupos de viviendas (p.k. 206+760 a 200 m de la futura calzada lateral margen derecha; p.k. 208+600, a 90 m de la futura calzada lateral margen derecha y p.k. 320+560 a 22 m del futura calzada lateral margen izquierda) y el polígono industrial a la altura del p.k. 326 de la A-7, se han realizado 9 mediciones en total para cada punto, de 5 minutos de duración, abarcando los periodos de día, tarde y noche. Los resultados obtenidos indican que actualmente se superan en varios decibelios (de 3 a 11 dB(A)) los objetivos de calidad establecidos en la normativa estatal de ruido en el Colegio Escuela 2, el IES La Cañada y el grupo de viviendas del p.k. 320+560, llegándose a alcanzar los 8 dB(A) de superación en los centros educativos si se considera la normativa autonómica.

Este estudio complementario de mayo de 2015 indica que los MER 2012 (2ª fase) para este tramo de la autovía A-7, en Godella y Paterna, recogen la existencia de edificios docentes y pantallas acústicas y proponen como posible actuación la colocación de barreras acústicas y/o pavimento fonoabsorbente. No obstante, el estudio indica que, a fecha de redacción del estudio, no existe ningún documento aprobado del plan de actuación de segunda fase para la Red de Carreteras del Estado de la Comunidad Valenciana. El estudio concluye que los niveles de ruido indicados en la los MER 2012 son superiores a los registrados en campo superando incluso los de la modelización realizada.

Este estudio de mayo de 2015, teniendo en cuenta las pantallas acústicas existentes, realiza una modelización de la situación preoperacional y futura, considerando el 2018 como año de puesta en servicio, utilizando una zonificación acústica definida a partir del planeamiento urbanístico de los municipios afectados y de la información facilitada por la

Dirección General de Urbanismo de la Generalitat Valenciana, y considerando 4 centros educativos como edificios sensibles. El estudio considera la población expuesta y el nivel sonoro para valorar el grado de afección. Tras la modelización concluye que en la situación preoperacional (en consonancia con las mediciones realizadas antes citadas) no se cumplen los objetivos de calidad estatal en varias de las áreas acústicas consideradas y edificaciones aisladas, además de en los colegios Escuela 2 y La Font, en los que el grado de afección es alto. Para el 2018 también se incumplen los objetivos en varias áreas acústicas y edificaciones aisladas, además de en los colegios Escuela 2 (afección alta) y La Font (afección media). Ante esta situación, este estudio avanza un criterio para implantar medidas correctoras para corregirla, considerando el grado de afección y la viabilidad económica y técnica de las medidas. Las medidas propuestas en mayo de 2015 son: caballones de tierra, muros verdes de 5-6 m de altura, o pantallas acústicas de dos caras absorbentes con placas fabricadas íntegramente con residuos de automoción de 3 a 6,5 m de altura. Con las medidas concretas propuestas para el año 2018 el estudio indica que se consigue cumplir los objetivos de calidad en los centros docentes, pero quedan zonas acústicas y edificaciones aisladas donde no se alcanzan dichos objetivos. Se indica que las áreas que no cumplen los objetivos en la situación futura son las mismas áreas que en la actualidad no cumplen la legislación debido a su cercanía a la autovía A-7. Dichas áreas considera que se encuentran dentro de la zona de servidumbre acústica cuyos límites ha cartografiado en el estudio basándose en los MER 2012.

El estudio complementario modeliza también la situación futura a 10 y 20 años de la puesta en servicio para las zonas más expuestas en las que se propone implantar medidas correctoras para el año 2018. Los resultados obtenidos muestran que las medidas propuestas dejan de ser eficaces para los colegios Escuela 2 y La Font para los años 2028 y 2038 y el estudio indica que, debido a que en la zona actualmente existe un problema acústico, habría que proponer en los años 2028 y 2038 un plan de mejora. El incumplimiento de los objetivos de calidad para esos años, se produce también en otras áreas acústicas consideradas.

En la información pública, realizada en marzo de 2014, el órgano autonómico competente en materia de ruido señalaba que el estudio de impacto ambiental (análisis del impacto acústico) no era conforme a la legislación autonómica por superarse los objetivos de calidad estipulados en la misma y exigía medidas de protección eficaces y un plan de mejora para alcanzar dichos objetivos. El estudio acústico complementario de mayo de 2015 no considera la legislación autonómica. La legislación autonómica fija en 55 dB(A) el objetivo de calidad durante el día para los centros docentes cuando se trata de infraestructuras de tráfico ya existentes, de acuerdo con el artículo. 53.3 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.

El 27 de octubre de 2015 el promotor remite el documento Información complementaria para evaluación de impacto ambiental. Estudio acústico de octubre de 2015, en el que propone nuevas soluciones de protección acústica y analiza el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica según la legislación autonómica (Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica), cuyos objetivos de calidad acústica son, en general, más restrictivos que los de la legislación estatal (en la autonómica, para uso sanitario/docente, aun considerando el incremento de 10 dB(A) correspondiente a una infraestructura existente, $L_d = 55 \text{ dB(A)}$).

La tramitación ambiental del proyecto como infraestructura existente a los efectos de los objetivos de calidad y emisiones acústicas (R.D. 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2007, de 17 de noviembre, del Ruido. Disposición adicional 3ª. 2b) responde a lo establecido por el promotor en su Informe sobre los criterios establecidos para determinar el tipo de actuación en el estudio acústico de 2015 (octubre 2017), en el que, tras indicar que el proyecto define las obras de modificación de una infraestructura preexistente, en base al análisis del crecimiento del tráfico actualizado, el crecimiento estimado en el proyecto a lo largo de 20 años desde la puesta en servicio y el incremento de la capacidad de la obra proyectada, concluye que la ejecución del proyecto permite

incrementar la capacidad de la carretera existente sin alcanzar la duplicación de la máxima intensidad del vehículos que pueden pasar por ese tramo de la carretera, por lo que no tiene consideración de nueva infraestructura a los efectos de aplicación de los criterios acústicos y en la tramitación ambiental del proyecto. En este sentido, el informe de 10 de abril de 2014 remitido por la Dirección General de Calidad Ambiental de la Generalitat Valenciana en la fase de información pública de 2014, organismo competente en calidad del aire y protección del medio ambiente atmosférico, ya admite que el proyecto no se considera una nueva infraestructura, ya que lo que implica son mejoras funcionales, de seguridad vial y de integración ambiental, por lo que justifica el criterio adoptado en la presente documentación complementaria de octubre de 2015 de aplicación del artículo 53.3 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, que permite incrementar en 10 dB los valores límites establecidos en la tabla 1 del anexo II de la citada Ley 7/2002. Posteriormente, con fecha 28 de abril de 2017, el Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Prevención y Control de la Contaminación de la Generalitat Valenciana indica que el estudio acústico presentado justifica que con las medidas correctoras propuestas los niveles sonoros no superarán los objetivos de calidad en más 10 dB(A). También señala que se deberá establecer tanto un plan de comprobación que permita validar la efectividad de las medidas correctoras ejecutadas, como un plan de mantenimiento de los mismos, especificando quien será el responsable de tal mantenimiento.

La documentación de octubre de 2015 incluye los datos de la campaña de mediciones realizada en los siete puntos sensibles identificados (tres colegios, tres grupos de viviendas y el polígono industrial de Paterna). Los resultados obtenidos indican que actualmente ninguno de los puntos de medida cumplen los objetivos de calidad establecidos en la tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002 y que los colegios Escuela 2 y La Font, así como dos grupos de viviendas, tampoco cumplirían los valores límites incrementados en 10 dB(A).

En el estudio acústico de octubre de 2015 se identifican las edificaciones potencialmente afectadas en ambas márgenes de la A-7, especificando su uso asociado (docente, residencial, terciario e industrial) y estado (habitado, deshabitado, o en uso). Las edificaciones identificadas se corresponden con 78 para el Tramo A (pp.kk. 313-324 actuales de la autovía), 52 para el Tramo B (pp.kk. 324-331,5 actuales de la autovía) y 25 para el Tramo C (pp.kk. 331,5-336 actuales de la autovía).

El citado estudio acústico, teniendo en cuenta las pantallas acústicas existentes, realiza una modelización de la situación preoperacional y futura para cada una de las edificaciones identificadas, considerando el 2018 como año de puesta en servicio, y comparando los valores predictivos del modelo con los valores límites establecidos en la normativa autonómica. El estudio acústico modeliza también la situación futura a 10 y 20 años de la puesta en servicio.

Según la modelización realizada, para el año 2018, en el Tramo A todas las edificaciones residenciales muestran valores superiores a los establecidos por la legislación autonómica para el uso residencial (55 dB(A) día y 45 dB(A) noche) y 34 viviendas superan ese valor en más de 10 dB. En el Tramo B todas las edificaciones muestran valores superiores a los establecidos por la legislación autonómica para el uso residencial y docente (45 dB(A) día y 35 dB(A) noche), e incluso un 65 % de las edificaciones superan estos valores en más de 10 dB, entre ellas los 4 centros educativos. Actualmente hay una pantalla de 5 m de altura que protege a los colegios Escuela 2 y Santo Tomás de Aquino sin conseguir niveles de ruido inferiores a los exigidos por la legislación autonómica. En el Tramo C todas las edificaciones residenciales muestran valores superiores a los establecidos por la legislación autonómica para el uso residencial e incluso superan ese valor en más de 10 dB. Las edificaciones de uso industrial se encuentran por debajo de los límites marcados en la legislación autonómica.

A la vista de los resultados obtenidos en la modelización realizada, el estudio acústico de octubre de 2015 propone medidas correctoras para las edificaciones en las que se superen los valores establecidos en la legislación autonómica para una infraestructura existente. Se describen a continuación.

Para el Tramo A se proyecta la instalación de 56 pantallas acústicas, con una longitud total de 15.871 m y una altura comprendida entre 3 y 6 m, las cuales contarán con un aislamiento de lana de mineral de roca. Se proponen pantallas acústicas fonoabsorbentes por sus dos caras cuando la pantalla se encuentra situada entre la calzada existente y la calzada lateral, y por una sola cara cuando la pantalla acústica protege solamente una calzada, de esta forma la absorción sonora de la pantalla permite minimizar el sonido reflejado.

Para el Tramo B, donde se localizan los centros docentes y grupos de viviendas cercanas a la infraestructura proyectada, se proponen marquesinas, pantallas y un semitúnel acústico, además de muros verdes.

Se proyectan tres marquesinas acústicas, una de 720 m de longitud en la margen derecha de la calzada existente de la A-7, que protege el Colegio Santo Tomás de Aquino, que permite una cobertura parcial del carril aproximando la superficie absorbente a la fuente de ruido, y otras dos en la margen derecha de la calzada lateral izquierda correspondiente a las vías colectoras (con 1700 m de longitud total para estas dos). Estas estructuras estarán soportadas por perfiles de acero dispuestos longitudinalmente y apoyados en ménsulas de acero recubiertas por placas de metacrilato en la parte superior y por paneles metálicos en los hastiales. El diseño de la ménsula en la parte alta del apoyo inclina la estructura hacia la calzada.

El semitúnel proyectado en la calzada de la A-7, de 1.000 m de longitud (pp.kk. 312+910-313+910) permite encerrar el tráfico de las calzadas existentes y protege a los centros educativos y a las zonas habitadas de La Cañada próximas a la autovía actual. Este semitúnel de aislamiento acústico está formado por una carcasa principal sostenida por pórticos de acero estructural, recubierto por paneles metálicos fonoabsorbentes en las paredes y por placas de metacrilato en la parte superior. Esta estructura presenta una abertura longitudinal central que permite no cerrar completamente la estructura y evitar que se considere como túnel. El promotor indica que la transparencia de la cobertura permite una mayor integración estética y visual.

Se proyectan también 20 pantallas acústicas, con una longitud total de 4.919,2 m y una altura comprendida entre 3 y 6 m, y 5 muros verdes, con una longitud total de 555,1 m y una altura comprendida entre 5 y 6 m.

Para el Tramo C se proyecta la instalación de 17 pantallas acústicas, con una longitud total de 3.196 m y una altura comprendida entre 2 y 6 m.

El estudio acústico de octubre de 2015 concluye que las medidas correctoras propuestas son eficaces y cumplen el objetivo de disminuir el ruido de todas las edificaciones potencialmente afectadas por el proyecto, hasta los valores establecidos en la legislación autonómica, que en este caso supone un incremento de 10 dB en los valores indicados en la tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.

La estructura propuesta para proteger acústicamente los centros educativos de la zona de La Cañada en Paterna resuelve el problema acústico actual y permite la ejecución de las calzadas laterales sin superar los valores límite indicados en la legislación autonómica valenciana, considerando que los citados centros no tienen actividad nocturna en las zonas expuestas. El promotor indica, en relación a las alegaciones presentadas al estudio acústico durante el periodo de información pública complementaria, que en el proyecto de construcción se definirá la ubicación exacta de muros verdes y barreras acústicas, situándolas preferentemente en el dominio público. En la zona de los colegios, en caso de mantenerse la ubicación coincidente con el cerramiento de las parcelas, se adecuará su altura para que cumplan las ordenanzas municipales y se añadirán deflectores en la arista superior para cumplir con los niveles establecidos en la legislación autonómica vigente.

Según el promotor la huella sonora en las edificaciones existentes no supera, con las medidas correctoras propuestas, los valores admisibles en los Sectores 2 y 8 previstos en el planeamiento del T.M. de Paterna, aportando los correspondientes mapas de niveles sonoros para el año 2018 en el informe de alegaciones al estudio acústico. En el Plan de

Vigilancia Ambiental se definirán las medidas correctoras necesarias para la protección del futuro desarrollo urbano de estos sectores.

En relación con las zonas industriales existentes en el T.M. de Paterna, las pantallas acústicas previstas permiten que en ninguna edificación del entorno del Parque Tecnológico de Valencia se superen los límites establecidos en la legislación autonómica. Por otro lado, para comprobar la eficacia de las marquesinas previstas en el entorno del polígono industrial Fuente del Jarro, el informe de alegaciones al estudio acústico incluye la modelización de 4 nuevos receptores que cubren el área del polígono, sin que las edificaciones más cercanas a la infraestructura proyectada superen los niveles establecidos en la normativa acústica para uso terciario e industrial.

Respecto al centro asistencial (IVADIS-Residencia Manises) próximo a la conexión con la CV-37, dentro del T.M. de Manises, el promotor, teniendo en cuenta la alegación del Ayuntamiento de Manises, ha realizado una nueva modelización con una nueva propuesta de pantallas (4 adicionales en el entorno del enlace con la CV-37, con una longitud total de 1.085 m y una altura entre 3 y 5,5 m, junto con el incremento de altura y modificación de longitud de 3 de las pantallas previstas en el estudio acústico de octubre de 2015), no obstante, de acuerdo con los planos del informe de alegaciones, se producen superaciones de los valores establecidos en la normativa autonómica. A falta de conocer las características de la pantalla acústica del proyecto autonómico 51-V-1965 Vía Parque del Turia, Manises-Riba-Roja de Turia que permitan modelizar de manera adecuada los cálculos de la zona afectada, el promotor indica que podría llegarse al aislamiento acústico de las ventanas de la fachada del edificio, si fuera necesario.

Por lo que se refiere a la contaminación atmosférica, el promotor prevé medidas de buenas prácticas ambientales para la fase de obras (riego de caminos y zonas de obras, transporte cubierto de los materiales, mantenimiento adecuado de los vehículos y maquinaria de obra asegurando el cumplimiento de la normativa vigente referente a emisiones atmosféricas, etc.). Para la fase de explotación, el promotor considera que no se producirá un incremento del tráfico, sino una mejora de las condiciones de circulación, reduciéndose las situaciones frecuentes de retenciones, por redistribución del tráfico entre las infraestructuras de nueva planta y la autovía existente. Respecto a la reducción de la contaminación lumínica en áreas ambientales sensibles, exigida por el órgano autonómico competente en la información pública, el promotor remite su estudio al proyecto de construcción.

4.2.2 Hidrología: Las principales afecciones que pueden producirse sobre la hidrología superficial son la pérdida de calidad de las aguas de los cauces atravesados (río Turia, Cañada del Moliner y los barrancos de Carraixet, Masarrojos, L'Endolçá, Travessat, de la Fuente y Pozalet), debido a los movimientos de tierra o a posibles vertidos accidentales de aceites y combustibles, además de la posible alteración de la dinámica de flujo de escorrentía superficial y el potencial incremento de los riesgos de represamiento e inundación como consecuencia de la ejecución de las obras.

Respecto a la hidrología subterránea, las principales afecciones se podrían producir por la pérdida de calidad de las aguas subterráneas por vertidos contaminantes derivados de las obras y del tráfico viario, así como por la posible afección por la interrupción del flujo o de sus áreas de carga y descarga. El estudio indica que el trazado proyectado discurre principalmente por terrenos con una vulnerabilidad media a la contaminación de aguas subterráneas, salvo en la zona próxima al río Turia (TT.MM. de Manises y Paterna) y alguna zona puntual de los TT.MM. Godella y Bétera que presentan una vulnerabilidad alta.

En relación con el diseño de las obras de drenaje transversal, el promotor indica que tiene en cuenta la Instrucción 5.2.-IC. Drenaje Superficial de Carreteras, los criterios establecidos por la Confederación Hidrográfica del Júcar y lo establecido en el PATRICOVA, considerando un caudal de diseño para un periodo de retorno de 100 años, excepto para los cauces principales, que es de 500 años. Señala que los dispositivos de drenaje transversal propuestos tienen como objeto proporcionar continuidad bajo el nuevo trazado a las obras de paso de las infraestructuras actuales, utilizando tipologías y secciones similares a las existentes. Para el cruce de los barrancos de Carraixet, de la Fuente y

Pozalet proyecta la ejecución de viaductos paralelos a los de la actual A-7, con la misma tipología e igual número de vanos. En el caso del cruce del río Turia, los viaductos para ambas vías colectoras se proyectan prácticamente con la misma disposición de las pilas (diferencia angular inferior a 2.º en planta) con refuerzos en las cimentaciones que eviten la afección a la acequia de Moncada.

De acuerdo con el PATRICOVA, y según el documento de Actualización de las zonas de riesgo de inundación (marzo 2016), algunas zonas atravesadas por la infraestructura proyectada se encuentran catalogadas como inundables, en especial la Cañada Moliner y el semiendorreísmo de Paterna, las cuales presentan riesgo de inundación alto (de tipo 3: frecuencia menor de 25 años y calado inferior a 0,8 m), y la desembocadura del río Turia y el barranco de Pozalet, los cuales presentan riesgo de inundación muy alto (de tipo 1: frecuencia menor de 25 años y calado superior a 0,8 m).

El Servicio de Ordenación del Territorio de la Generalitat Valenciana, competente en riesgo de inundación, tanto en su respuesta durante la información pública (en la que considera suficientes los drenajes proyectados), como en su informe de 28 de marzo de 2017 en el que tiene en cuenta la Actualización de las zonas de riesgo de inundación (marzo 2016), concluye que el proyecto es compatible con las determinaciones normativas del PATRICOVA, ya que para los barrancos o cauces de entidad se diseñan drenajes transversales de la infraestructura con capacidad para 500 años de periodo de retorno y que en los demás pasos se mantiene, como mínimo, el drenaje existente. Además indica que el promotor prevé, en el proyecto de construcción, comprobar la sobreelevación a la entrada de las obras de drenaje para un periodo de 500 años en zona urbana.

Para minimizar los impactos, el proyecto contempla medidas preventivas y de buenas prácticas ambientales: respetar el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía; diseñar los viaductos y puentes sobre los cauces de forma que los estribos queden, al menos, a 5 m a cada lado del cauce; impermeabilizar el parque de maquinaria e instalaciones auxiliares; mantener la maquinaria en lugares habilitados a tal fin; instalar barreras de sedimentación y balsas temporales de retención y decantación, en especial a ambos lados del río Turia; ejercer un control específico de posibles vertidos; gestionar correctamente los residuos y vertidos accidentales; etc.

Con posterioridad a la información pública el promotor redacta la documentación complementaria relativa a hidrología indicada en el punto 3.2.2.1.

El Estudio hidrológico e hidráulico. Barranco de Travessat (octubre de 2015), recoge información hidrológica e hidráulica del encauzamiento del barranco de Travessat, sobre cuya vaguada discurre el trazado previsto, aproximadamente entre los pp.kk. 312+470 y 313+500, estudiando la zona inundable provocada por el barranco de la Fuente y el barranco del Travessat para la máxima crecida ordinaria, y los periodos de retorno de 100 y 500 años. Este encauzamiento, proyectado en la margen izquierda de las nuevas calzadas, comienza en la obra de drenaje OD-312.5 y finaliza entorno al p.k. 313+400, desaguando en el cauce natural del barranco de la Fuente y presentando distintas secciones revestidas con hormigón y escollera a lo largo de su recorrido. En diciembre de 2017 el promotor remite un informe sobre la adecuación ambiental del encauzamiento del barranco del Travessat, en el que se describe la situación actual del barranco y la situación futura del desvío y encauzamiento integral del cauce actual. La sección tipo proyectada consta de una protección de escollera en el fondo del cauce, gaviones escalonados en las márgenes y plantaciones en las pequeñas bermas que puedan quedar entre ellos y que se rellenarán con tierra vegetal. Se prevé restaurar y revegetar la zona alterada por las obras en el espacio que quedará entre el encauzamiento y las nuevas calzadas de la A-7 en la margen derecha del encauzamiento y entre éste y los viales del polígono, además de restaurar la zona de confluencia de este barranco con el de La Fuente, que actualmente está degradada. En los últimos metros del barranco del Travessat antes de este punto, las calzadas proyectadas se alejan algo del cauce actual, por lo que no es necesario desviarlo ni encauzarlo.

El cauce del barranco de la Fuente se encuentra ya canalizado a través de una bóveda de reducidas dimensiones, produciéndose actualmente un área inundable en la zona

existente entre la autovía y el polígono industrial Fuente del Jarro, que hace de presa. El estudio hidrológico e hidráulico de 2015 concluye que, con la nueva infraestructura y el encauzamiento proyectados, en ningún caso se afecta a terceros de manera adicional a lo ya existente, pues la lámina de agua siempre queda en el interior del encauzamiento proyectado y únicamente se produce inundación en el tramo final, a la entrada del polígono, si bien es la misma en la situación actual y la futura, pues el condicionante que la provoca es la obra de drenaje existente bajo el polígono, que no tiene capacidad suficiente.

El Estudio hidráulico del cruce del barranco del Pozalet bajo la A-7 (febrero de 2016), propone el desplazamiento (60 m) del rápido proyectado por la Confederación Hidrográfica del Júcar en el encauzamiento del barranco del Pozalet manteniendo su geometría en ancho, con el fin de compatibilizar el encauzamiento con la nueva estructura a disponer en la vía colectora.

La Confederación Hidrográfica del Júcar, en su informe de 23 de junio de 2016, indica que, con el Estudio hidrológico e hidráulico. Barranco de Travessat (octubre de 2015), queda justificado que el encauzamiento del barranco de Travessat no supondrá afección a terceros, dado que no se observa una alteración significativa en los calados obtenidos para las avenidas asociadas a periodos de retorno de 100 y 500 años. Respecto al cruce sobre el barranco del Pozalet, indica que la solución propuesta por el promotor en el Estudio hidráulico del cruce del barranco del Pozalet bajo la A-7, de febrero de 2016, consistente en el traslado del tramo rápido del encauzamiento proyectado por la Confederación unos 60 m aguas abajo de la solución que se planteaba inicialmente, permite compatibilizar ambos proyectos, facilitando la ejecución del de la Confederación, que deberá modificarse para adaptarse cuando se decida proseguir con su tramitación. Requiere la remisión del proyecto finalmente redactado para comprobar que contempla los condicionantes previstos, así como solicitar las correspondientes autorizaciones y canon de utilización del Dominio Público Hidráulico.

La solución propuesta en el documento Solución propuesta para evitar el vertido del drenaje de la carretera de conexión con la V-30 en la Acequia de Moncada (marzo de 2016), tiene como objeto evitar el aporte actual de aguas pluviales procedentes de la calzada de conexión de la V-30 a la Acequia de Moncada, que en momentos puntuales genera problemas de inundación en los campos o en el casco urbano de Paterna aguas abajo. Se propone una solución que recoja las aguas de las obras de drenaje proyectadas (OD-1.1 V30-TC y OD-1.0 V30-TC), así como de los tres desagües de mediana que se encuentran entre los pp.kk. 0+850 y 1+308 del tronco de conexión con la V-30, y su vertido al río Turia. En un primer tramo, hasta el p.k.0+257, se proyecta un canal abierto de sección trapezoidal paralelo a la V-30, para seguir con un colector enterrado que discurre por caminos existentes y cruza la acequia de Moncada en el p.k. 0+400, mediante un sifón de 10 m de longitud y 1 m de altura. Desde este punto hasta el p.k. 0+778, el colector discurre paralelo a la acequia de Moncada, para finalmente atravesar, por un lateral, una parcela hasta su desagüe en el río Turia (p.k. 0+858), disponiendo una escollera de protección para no erosionar el cauce existente. En la información pública complementaria el Ayuntamiento de Paterna también reclama que se complete la actuación con la OD-0.7 V30-TC1. El promotor considera que con la solución propuesta se cumple lo solicitado.

La Confederación Hidrográfica del Júcar, en su informe de 30 de noviembre de 2016, informa que no ve inconveniente a las obras del punto de vertido de aguas pluviales si se protege adecuadamente el punto de vertido para evitar erosiones en el lecho y márgenes del cauce, y si las aguas pluviales recogidas, antes de su vertido, no tienen contacto con otras utilizadas en procesos industriales o domésticos, o han atravesado superficies destinadas a depósito de residuos o con productos susceptibles de contaminarlas. Recuerda que, antes de la ejecución de las obras, se deberá solicitar la preceptiva autorización a dicho organismo y señala que, dado que la obra del punto de vertido se ubica en el Parque Natural del Turia, se deberán tener en cuenta las consideraciones que realice el departamento medioambiental al efecto.

En el informe del Director-Conservador del Parque Natural del Turia, de 28 de diciembre de 2017, se indica que el punto de vertido se ubica en el Área de Protección del

Parque, que representa el máximo de protección y que el vertido sin control puede facilitar la erosión de los taludes del río y una importante afección al álveo del río. Indica también que, teniendo en cuenta que al otro lado de la V-30 se localiza el Polígono Industrial Fuente del Jarro, no está claro que las aguas no presenten una contaminación más o menos importante y recuerda que en las Áreas de Protección no está permitido el vertido sin depurar, directo o indirecto, de aguas residuales de cualquier origen (pluviales). Por todo ello, propone la construcción de balsas de pluviales que recojan los primeros 20 minutos de precipitación y eviten la entrada en el río de las aguas del lavado inicial del polígono industrial y de las calzadas. Estas aguas, almacenadas en las balsas, deben ser evacuadas periódicamente, incluyéndose en el proyecto ésta funcionalidad. Con esta medida, la protección del punto de vertido para evitar erosiones y otras tres medidas (relativas a especies exóticas y protegidas –ver punto 4.2.4 y 4.2.5 - y al uso público –ver punto 4.2.6), además de tener en cuenta las consideraciones antes mencionadas, el órgano gestor del Parque Natural informa favorablemente el proyecto.

4.2.3 Geomorfología y edafología: Respecto a la geomorfología, las principales afecciones se producirán por la modificación del relieve, la posible inestabilidad de los taludes y el incremento de los procesos erosivos. Por lo que se refiere a los riesgos geológicos el estudio de impacto ambiental indica que no existe ninguna zona con riesgos geológicos de importancia.

El promotor señala que el relieve aplanado en la coronación de los desmontes y su altura reducida, junto con las buenas características geotécnicas del material a excavar, limitan los riesgos de erosión y reducción de la estabilidad de las laderas, restringiéndose éstos prácticamente a la zona del río Turia.

El balance del movimiento de tierras previsto en el proyecto es el siguiente:

| Tramo | Tierra vegetal (m ³) | Desmorte (m ³) | Rellenos (m ³) | Volumen a vertedero (m ³) |
|-------|----------------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| A | 108.867,80 | 1.305.314,60 | 816.195,30 | 373.220,00 |
| B-1 | 79.272,40 | 2.141.122,53 | 1.185.316,77 | 658.900,00 |
| C | 64.209,40 | 126.228,30 | 980.811,30 | 90.000,00 |
| Total | 252.349,60 | 3.572.665,43 | 2.982.323,37 | 1.122.120,00 |

Los materiales aptos procedentes de la excavación serán utilizados para rellenos y como zahorras para caminos tras su machaqueo. El promotor contempla la compensación de tierras entre los distintos tramos, que evita la necesidad de apertura de nuevos préstamos siempre y cuando el tramo C se ejecute con posterioridad al tramo B. Si no es así, para el tramo C se proponen tres zonas de préstamos, que posteriormente se emplearán como vertederos.

El estudio de impacto ambiental identifica un total de 8 vertederos como destino de los materiales sobrantes, tres de ellos correspondientes a zonas de explotaciones antiguas o en activo, otros tres son los huecos de los tres préstamos propuestos para la misma obra y dos son áreas degradadas comprendidas entre los ejes del trazado proyectado.

Los materiales externos necesarios para la ejecución de las obras (áridos para suelo-cemento, mezclas asfálticas, zahorras, hormigones, escolleras, etc.) procederán de canteras, graveras autorizadas y plantas de suministro. El estudio identifica 8 canteras, 6 graveras, 6 plantas de hormigón y 4 plantas de aglomerado asfáltico próximas al trazado proyectado. Los áridos necesarios para fabricar la mezcla asfáltica de la capa de rodadura procederán de 2 canteras existentes fuera de la Comunidad Valenciana.

El proyecto contempla la gestión de residuos de obra conforme al Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición y al Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell de la Generalitat, por el que se regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de restauración, acondicionamiento y relleno, o con fines de construcción.

Al igual que los préstamos y vertederos propuestos, las zonas de acopios temporales (3) e instalaciones auxiliares (7) se situarán en zonas de menor valor ambiental,

excluyéndose su localización en suelos de alta productividad agrológica, cauces fluviales y zonas de servidumbre, áreas inundables, espacios protegidos, zonas con vegetación de interés, vías pecuarias y áreas de protección arqueológica, y considerando su compatibilidad con el planeamiento urbanístico.

En relación a la edafología, las actuaciones proyectadas se ubican, principalmente, sobre suelos con una elevada capacidad agrológica. Los efectos más importantes serán la destrucción y ocupación directa del suelo (88,80 ha) por la ejecución de las obras; la compactación del mismo en las áreas con presencia de instalaciones auxiliares y de tránsito de la maquinaria y vehículos de obra; y el riesgo potencial de contaminación por vertidos accidentales.

Como medidas de protección de los suelos, el estudio indica que se procederá a la impermeabilización de las instalaciones auxiliares de obra, que serán retiradas una vez finalizados los trabajos; se delimitarán los perímetros de actuación mediante el jalonamiento de todas las zonas ocupadas por el proyecto; se realizará la retirada, almacenamiento y reutilización de la capa superior de tierra vegetal; se descompactarán los terrenos afectados por la obras, se remodelarán esas superficies, procediéndose al extendido de tierra vegetal y revegetación con herbáceas en terrenos cultivables y con matorral y/o arbolado en el resto. La cubierta vegetal se establecerá lo antes posible, con objeto de evitar la emisión de polvo, proteger el suelo de las zonas alteradas y minimizar los procesos erosivos y el arrastre de partículas. El promotor contempla la restauración ambiental de todas las zonas afectadas por las obras, incluidas las superficies ocupadas por vertederos y acopios temporales, además de las instalaciones auxiliares, ya indicadas. Los residuos peligrosos generados (aceites, envases contaminados, etc.) serán gestionados por gestores autorizados para su traslado posterior a vertedero autorizado.

4.2.4 Espacios protegidos. Vegetación y fauna: Los trazados previstos no se ubican sobre espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 ni sobre hábitats de interés comunitario, si bien atraviesan el Parque Natural del Turia. El final del trazado se encuentra dentro del ámbito del PORN del Parque Natural de L'Albufera.

El Parque Natural del Turia tiene una superficie de 4.652 ha y 35 km de longitud. La actual autovía atraviesa el espacio protegido transversalmente en una longitud de 1.700 m; el proyecto lo atraviesa mediante dos viaductos adosados al actual, que afectan a sus áreas de protección (2.700 m) y de influencia (2.500 m). Los viaductos de las calzadas laterales sobre el río Turia, se proyectan paralelos y contiguos al actual viaducto sobre la A-7 y con la misma disposición de pilas, por lo que el promotor considera que no se afectará a la capacidad de drenaje del río ni a vegetación arbórea de interés. En el punto de cruce del viaducto se produjo un incendio hace unos años, pero la vegetación se encuentra bastante recuperada, estando integrada actualmente por chopos, sauces, palmito, cañaveral, carrizal, etc.

En el caso de los nuevos puentes sobre el río Turia, dado que los actuales viaductos tienen pantallas transparentes, el proyecto prevé apantallamientos curvos en el lateral exterior, que además de su eficacia acústica, permiten una mayor integración en el entorno.

Los trazados proyectados atraviesan el barranco de Pozalet, afluente de la rambla del Poyo, único cauce incluido dentro del ámbito del PORN del Parque Natural de L'Albufera.

El estudio contempla una zona de préstamo para el tramo C si se ejecuta con posterioridad al tramo B, que también está situado dentro del ámbito del PORN del Parque Natural de L'Albufera y que sería posteriormente utilizado como vertedero restaurándose la morfología original del terreno. El estudio especifica que se trata de una zona ya alterada utilizada para el mismo fin en las obras de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia.

El colector propuesto para evitar el vertido de drenaje de la conexión con la V-30 en la Acequia de Moncada vierte directamente sobre el río Turia. El promotor lo proyecta con una escollera de protección para no erosionar el cauce existente. El órgano gestor del Parque Natural lo informa favorablemente si se construyen las balsas de pluviales con recogida periódica de sus aguas (ver punto 4.2.1); se elimina la caña (*Arundo donax*), especie exótica e invasora, restaurando e integrando paisajísticamente el bosque de ribera

típico de un cauce fluvial como el río Turia; se realizan las acciones necesarias para evitar posibles afecciones a la almeja de río (*Unio mancus*); se restablecen en la canalización propuesta unas vías de acceso ciclista y senderista para uso público compatible con los valores del parque natural metropolitano; y si se tienen en cuenta las consideraciones expuestas en el informe relativas a protección del punto de vertido frente a la erosión y de calidad de las aguas a verter.

El estudio indica que los trazados proyectados discurren principalmente dentro de la franja reservada para infraestructuras viarias y afectan mayoritariamente a cultivos, zonas alteradas y terrenos improductivos (55,70 ha), y en un porcentaje menor a la vegetación asociada a los cauces y ramblas (1,10 ha), pinares (6,10 ha), zonas de matorral con rodales de pinar (11,70 ha), pastizal con matorral (9,5 ha) y pastizales/erial (5 ha), sin localizarse flora de interés. Tras la información pública el promotor indica que realizará un inventario de árboles sobresalientes y definirá su régimen de protección o reemplazo.

Del informe del órgano autonómico competente en medio natural se desprende que no es previsible que se produzcan afecciones a flora protegida o fauna en el entorno de las obras, salvo en el caso de la posible presencia en el río Turia de la náyade *Unio mancus*, por lo que se deberán trasladar los ejemplares que se detecten fuera de la zona de obras. Posteriormente, el órgano gestor del Parque Natural reitera la necesidad de tomar medidas para preservar la calidad de las aguas y evitar la posible afección a este molusco, estando todas estas actuaciones dirigidas por técnicos del Parque Natural.

En general, el estudio considera que la zona actuación presenta un bajo interés faunístico por su carácter periurbano. El estudio no prevé un incremento del efecto barrera para la fauna ya que las nuevas vías discurren paralelas a la actual A-7 y se proyectan estructuras transversales que den continuidad a las existentes. El estudio indica que únicamente se puede distinguir un corredor de fauna principal, el río Turia, que comunica las zonas de interés incluidas en el espacio protegido aguas arriba y abajo de la actuación. Como corredores locales el estudio identifica los barrancos Carraixet y Pozalet. En los tres cursos fluviales se proyectan viaductos similares a los existentes, que garantizan el paso de la fauna ligada a los mismos. El barranco de Travessat, que se canaliza en el proyecto, presenta un reducto de vegetación que destaca en la zona antropizada del proyecto, pero se encuentra ya cortado como corredor de fauna por el polígono industrial y cruzado por la A-7 en el otro extremo. El proyecto contempla un total de 17 pasos de fauna, consistentes en la adecuación de algunas obras de drenaje transversal y pasos superiores e inferiores, cuyas dimensiones están condicionadas por tratarse de la prolongación de las obras de drenaje existentes. Se contempla la instalación de un cerramiento perimetral con dispositivos de escape para evitar el riesgo de atropello y se prevé realizar el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna y del cerramiento perimetral en la fase de explotación.

Para minimizar los posibles impactos que pueden producirse por las obras como son: la alteración de la calidad de las aguas o de la red de drenaje afectando al Parque Natural del Turia o al ámbito del PORN de L'Albufera o a la vegetación de ribera de los cauces; la degradación de la cubierta vegetal en la proximidad de la zona de ocupación de los trazados en la que es ineludible la eliminación de la cubierta vegetal, etc., el promotor contempla una serie de medidas de buenas prácticas ambientales. Entre ellas, el jalonamiento (vallado) temporal de la zona de ocupación, especialmente en las zonas con vegetación natural de mayor valor (vegetación de ramblas, riberas y pinares), evitando la circulación de personas y vehículos fuera de la banda delimitada; minimizar la afección al mayor número posible de ejemplares arbóreos, localizando las instalaciones auxiliares, accesos, zonas de acopio, etc., fuera de las zonas con vegetación natural de interés; la elaboración de un plan de prevención y extinción de incendios a fin de evitar dicho riesgo durante las fases de obra y explotación; la instalación de balsas de decantación y barreras de sedimentos en las zonas de construcción de los viaductos para evitar riesgos de vertidos de aguas contaminadas y el arrastre de sólidos al cauce del río Turia; la instalación de barreras de sedimentos que impidan el arrastre de sólidos durante las obras al barranco de Pozalet; el diseño de las luminarias adecuado para minimizar la contaminación lumínica en la zona del Turia si fuera precisa su instalación; analizar la necesidad o no de ejecutar

pantallas en las calzadas laterales a su paso por el Turia dado que el viaducto actual sobre el mismo las lleva; etc.

El proyecto contempla la restauración ambiental e integración paisajística de las zonas afectadas por las obras, incluyendo accesos temporales y zonas de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos. Se prevé la revegetación con especies autóctonas existentes en la zona de actuación, como es el caso de las especies arbóreas (pino carrasco) y arbustivas (coscoja, lentisco, aliaga, bruguera, mejorana, tomillo, romero y retama). En las zonas con vegetación de ribera se revegetará con ejemplares de sauce, chopo, taray, adelfa y carrizo. No se emplearán especies exóticas invasoras señaladas en el Decreto 213/2009, de 20 de noviembre, del Consell. El promotor prevé desarrollar en el proyecto constructivo medidas específicas de restauración ecológica del tramo del río Turia afectado por las obras.

4.2.5 Paisaje: El informe de noviembre de 2017 del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana informa que el proyecto no afecta a Paisajes de Relevancia Regional salvo en el tramo de viaducto, que atraviesa el ámbito PRR-37 Huerta de Valencia coincidente con el Parque Natural del Turia y constata la existencia en la actualidad de pantallas acústicas en este tramo.

El estudio de impacto ambiental indica que la zona atravesada por el proyecto tiene un relieve bastante llano, siendo los usos del suelo el elemento diferenciador de las distintas zonas. Predomina el uso agrario y un alto nivel de urbanización. La unidad de mayor valor paisajístico es la del Corredor del Turia-Huerta de Paterna-Manises, con elementos característicos de la Huerta de Valencia, edificaciones rurales y las acequias de Moncada y Quart, que además de su valor etnográfico constituyen pasillos visuales. La presencia de las nuevas calzadas implicará una pérdida de la calidad visual del entorno. No obstante, como éstas discurren paralelas a la actual autovía en una zona bastante llana y, por tanto, sin taludes importantes, el estudio indica que el impacto visual se reduce al únicamente resultar visibles las calzadas desde algunas viviendas más próximas en los tramos C y A. En el tramo B, que considera el tramo más sensible por la calidad visual de las unidades atravesadas y por el potencial de espectadores, estima menor el impacto visual de la alternativa B1, al estar el trazado más alejado de la zona más frágil por el alto potencial de espectadores: La Cañada en Paterna.

El informe sobre integración paisajística, remitido por el promotor en agosto de 2017, indica que tanto el diseño de las marquesinas como el semitúnel propuesto en la zona entre el polígono industrial Fuente del Jarro y La Cañada, permiten garantizar no sólo el aislamiento acústico del tráfico, sino también la integración visual del tramo en el entorno. Con objeto de minimizar el impacto paisajístico, el promotor contempla la revegetación y restauración paisajística de todas zonas afectadas por el proyecto, incluidas los vertederos, préstamos, accesos, instalaciones auxiliares, taludes de desmonte y terraplén, zonas libres entre enlaces, etc.

Las calzadas laterales propuestas cruzan el cauce del río Turia a ambos lados de la A-7, mediante nuevos puentes que tendrán, en principio, la misma distribución de apoyos y luces análogas a las del viaducto existente, y cuyo diseño tiene por objeto preservar las acequias de Moncada y de Quart, proteger el cauce y minimizar la afección paisajística. Sus pilas alineadas con las del viaducto actual permiten no afectar a la acequia de Moncada; respecto a la acequia de Quart, es necesario plantear un ligero cambio en su trazado, reponiéndose la acequia en una pequeña longitud bajo las nuevas estructuras, manteniendo, en todo momento, su función. Las cotas de las nuevas calzadas se han ajustado a las del viaducto existente, generándose unas alturas máximas entre rasante y fondo del cauce de unos 20 m. Durante construcción se dejará libre, en todo momento una zona significativa en el centro del cauce que, como mínimo, será de unos 50 m, con el fin de preservar el cauce y la vegetación de su entorno.

El informe del promotor contempla la restauración de la zona de cruce del río Turia, coincidente con el Parque Natural, mediante la utilización de especies propias de la ribera y su distribución natural en el entorno del cauce. Para facilitar las labores de implantación de una cubierta vegetal, se descompactará el suelo alterado; en los bordes del cauce se plantarán en hileras enneas o espadañas (*Thypha angustifolia*) y carrizos (*Phragmites*

australis); en una banda de unos 10-15 m de anchura en ambas márgenes del cauce se plantarán especies del género *Salix*, como *Salix purpurea*, *S. eleagnos*, *S. atrocinerea*, entre los que se intercalarán algunos ejemplares de *S. alba*. A continuación de los sauces se plantarán ejemplares de álamo (*Populus alba*), ocupando el espacio restante de la zona alterada bajo las nuevas estructuras; y también algunos ejemplares de fresno (*Fraxinus angustifolia*) en número menor que el de los álamos. Estos árboles se plantarán con una separación entre ellos de 6-10 m. En ambas márgenes de las acequia Moncada y Quart se prevé dejar un espacio sin plantaciones, restaurando en su caso la cubierta vegetal alterada en el entorno de las acequias mediante la siembra de herbáceas como *Brachypodium phoenicoides*, *Festuca arundinacea*, *Dactylis glomerata* y *Ononis spinosa*.

El documento del promotor prevé la retirada de los ejemplares existentes de caña (*Arundo donax*) durante las obras, extrayendo los rizomas y tallos subterráneos del cañaveral, dada la presencia de esta especie invasora en la zona de las nuevas estructuras de cruce del río Turia, lo que también es solicitado por el órgano gestor del Parque Natural, junto con la restauración del bosque de ribera, en su informe respecto al vertido del drenaje de la carretera.

En el informe de noviembre de 2017 del órgano autonómico competente en paisaje, que se refiere al documento del promotor antes citado (agosto de 2017), indica que éste justifica los patrones de arbolado y vegetación existentes en la zona del cauce y plantea las plantaciones de acuerdo con los mismos. Tras constatar el compromiso del promotor de garantizar la no afección a la acequia de Moncada y mínima afección a la acequia de Quart, recuerda la obligación, en cualquier caso, de preservar el Azud de Quart-Benáger-Fatinar, como recurso paisajístico de muy alto valor, y la necesidad de restaurar las condiciones del paisaje de su entorno de protección afectado por las obras. En relación con los barrancos de Travessat y Pozalet solicita el mayor grado de naturalización posible en los tramos en los que no sea necesaria su canalización por discurrir bajo las infraestructuras viarias. Tanto en éstos como en los tratamientos de las tercianas, considera que, teniendo en cuenta la fase de tramitación del proyecto, las medidas de integración paisajística deben concretarse en el proyecto de construcción.

Respecto a las medidas de protección acústica previstas, indica que generarán un impacto paisajístico y visual significativo, pero las considera necesarias dado el impacto acústico. Por ello, con el fin de intentar compatibilizar el cumplimiento de las legislaciones en materia acústica y de paisaje, será preciso incorporar medidas que permitan la supresión, reducción o modificación, de las medidas propuestas. En el caso del viaducto del Turia, considerando el efecto generado por las pantallas existentes, estima que las nuevas pantallas no incrementarán significativamente el impacto ya generado por las existentes y que las medidas que será necesario aplicar en relación con la peligrosidad para las aves, garantizarán el mantenimiento de la visibilidad hacia el paisaje del entorno del Turia. Respecto al impacto generado por el semitúnel de 1000 m proyectado, considera que podría ser asumible teniendo en cuenta la antropización y grado de consolidación del entorno de este tramo de la A-7, siempre que se garanticen las condiciones para el adecuado mantenimiento de la estructura y los paneles, tanto desde el punto de vista de su funcionalidad como desde el punto de vista estético. No obstante, para el resto de medidas propuestas, considera necesario estudiar en el proyecto de construcción soluciones alternativas al diseño y la ubicación, como que en los apantallamientos de los centros educativos afectados empleen una tipología que permita su integración y tratamiento paisajísticos como muro de cerramiento o vallado. En las zonas donde se acumulan entre 2 y hasta 4 tipos de medidas de apantallamiento distintas en paralelo, deberá estudiarse la posibilidad de reducir el número de elementos sin que ello suponga un incremento de su altura. Para ello, se propone dar prioridad a muros verdes o, si se dispone de espacio físico suficiente, soluciones que puedan requerir una mayor sección pero que proporcionen una mayor integración en los patrones paisajísticos del entorno y un mayor grado de naturalización, potenciando el empleo de la topografía y la vegetación en las soluciones que se adopten (en especial en los ámbitos en los que se conservan patrones de tipo forestal).

4.2.6 Patrimonio cultural: Tras la elaboración de una prospección arqueológica superficial intensiva, sobre una banda de 200 m a ambos lados del trazado proyectado, el estudio considera que el proyecto puede suponer la afección a los elementos que se mencionan a continuación pertenecientes al patrimonio cultural, con distinto riesgo de afección en función de la distancia a la zona de obras (hasta 250 m) y propone varias medidas de protección que deberán ser aprobadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano.

El estudio de impacto ambiental prevé medidas para los siguientes elementos del patrimonio cultural: Blanc de Columbro, Columbres 1 y 2 y hallazgo de téglulas en el término municipal de Rafelbuñol; Els Germanells, trinchera y bunker Germanells en el de Museros; Gombalda en los términos municipales de Museros y Massamagrell; Mas del Baro 2, Siscar, La Pelosa 1 y 2 en el de Bétera; el BIC Tos Pelat en Moncada y Bétera; Mas de la Rosa y Barranc del Cano en Paterna; Fuente del Jarro en Paterna; los BRL Azudes de la Real Acequia de Moncada y de la Acequia de Quart-Benàger-Faitanar en Paterna y Manises; Acueductos 2 y 4 de Ribarroja y Acueducto de baja presión en Manises; Pla de Nadal I, II, III y IV y Lloma de Quart en Ribarroja del Turia.

Se proponen una serie de medidas de protección entre las que se encuentran: la prospección intensiva y el control arqueológico del entorno de los yacimientos, el balizamiento de los restos localizados, la realización de sondeos y, en su caso, excavación, el seguimiento arqueológico de los movimientos de tierra, el análisis de la posibilidad de un ajuste de trazado, etc.

Además, el promotor señala que se realizará el seguimiento y control arqueológico de las obras por técnicos cualificados y, en caso de detectarse restos arqueológicos, se pondrá en conocimiento de la Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana, quien establecerá las medidas que considere oportunas. En la información pública diversas alegaciones señalan errores de localización de algunos yacimientos y vías pecuarias.

En relación con las vías pecuarias, el estudio indica que actualmente la A-7 intercepta varias (Vereda de Segorbe, Cordel de la Calderona, Colada del Barranco del Carraixet, Cordel de Liria, Colada-Azagador de Camarena, Vereda de San Antonio de Benagéber a Burjasot, Vereda de Chimetes y Cordel de Aragón) aunque no todas tienen continuidad. Prevé la reposición de las vías pecuarias actuales mediante pasos superiores sin un carril diferenciado aunque con señalización. El órgano autonómico competente en calidad ambiental y el Ayuntamiento de Godella solicitan en la información pública la reposición de la vía pecuaria Colada del Azagador, pero el promotor indica que las dimensiones de las obras de drenaje existentes en la actual A-7 no permiten su utilización como reposición de la vía pecuaria, al igual que no permiten el carril diferenciado los pasos superiores existentes. El órgano gestor del Parque Natural solicita las adecuaciones del acceso al Parque Natural para facilitar el uso público (bici y peatonal) en la zona afectada por las obras de la conducción para el vertido del drenaje de la carretera V-30 en su enlace con el proyecto.

La Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana, con fecha 15 de enero de 2016, informa favorablemente del proyecto siempre que se cumplan las medidas correctoras propuestas en la Memoria (anexa al estudio de impacto ambiental) y las reseñadas en su informe.

De acuerdo con la documentación presentada no hay constancia de la existencia de ningún elemento arquitectónico con la consideración de BIC o BRL que pueda verse afectado por la actuación. El proyecto incide sobre el entorno de protección de los Azudes de la Real Acequia de Moncada y de la Acequia de Quart-Benàger-Faitanar, catalogados como BRL (con categoría de Espacio Etnológico de Interés Local del término municipal de Paterna), si bien no se afecta directamente sobre dichos elementos, sino sobre su entorno de protección por el sur, incidiendo visualmente por la construcción del viaducto sobre el río Turia. En la documentación presentada se proponen una serie de actuaciones que, desde el punto de vista arquitectónico, arqueológico y etnológico, se consideran suficientes y adecuadas.

Las medidas propuestas son el seguimiento arqueológico de la totalidad de los movimientos de tierra que supongan remoción del terreno y la realización de sondeos arqueológicos previos en las áreas denominadas: Zona de Columbres, Zona de la Pelosa, Barranco Cano, Acueductos de Riba-roja y Zona de Plá de Nadal. En caso de resultados positivos en la fase de sondeos, se deberá realizar la excavación arqueológica en extensión, en cumplimiento del artículo 62 de la Ley 4/98, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano. En caso de documentarse algún yacimiento arqueológico y tener que realizar una intervención arqueológica exhaustiva, se preverá la publicación de los resultados obtenidos. El alcance de dicho trabajo dependerá de la extensión e importancia de los restos documentados.

Respecto al patrimonio etnológico, existe un aljibe ubicado en el tramo 5 de la prospección, el cual se encuentra en parte ya destruido, ya que ha perdido su cara este, por lo que se establecerán medidas correctoras, que deben de incorporar un estudio exhaustivo del mismo ante su desaparición.

El citado organismo autonómico, en su informe de 2016, considera que la incidencia del proyecto sobre el patrimonio paleontológico no va a ser en principio significativa. En el área de actuación se localiza el yacimiento paleontológico «Fuente del Jarro» (T.M. de Paterna), debiéndose tener en cuenta su presencia durante la redacción y ejecución del proyecto. Los yacimientos paleontológicos de La Cañada I y II se encuentran a más de 1 km de distancia del eje viario y en teoría no deben verse afectados por la ejecución del proyecto. No obstante, cualquier hallazgo paleontológico de interés relevante durante la ejecución del proyecto deberá ser comunicado al órgano competente o a los ayuntamientos implicados, según la Ley 4/98, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano.

La prolongación de las obras de drenaje de la carretera de conexión con la V-30 hasta el río Turia, propuestas tras el periodo de información pública, contemplan su trazado bajo la acequia de Moncada, discurriendo por zonas arqueológicas con distinto grado de protección según el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de Paterna, de octubre de 2012. El promotor señala que dichas obras discurren por el área de protección 3: «Franja fluvial del río Turia y Acequias de la Vega», por lo que en el proyecto constructivo se definirán las medidas de protección y actuación según la normativa específica de aplicación y los criterios establecidos en el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de Paterna.

No obstante, la Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana, en su informe de 20 de junio de 2017, señala que la documentación complementaria posterior a la información pública y las modificaciones introducidas en la misma no afectan a los parámetros, condicionantes y criterios patrimoniales reflejados en el informe patrimonial precedente que se emitió por dicha Dirección General con fecha 15 de enero de 2016, en sentido favorable.

4.2.7 Medio socioeconómico: La construcción de la infraestructura proyectada puede producir molestias a la población por el incremento de los niveles de ruido, movimientos de tierra, tránsito de maquinaria y vehículos, etc., y por la disminución de la permeabilidad territorial.

El promotor contempla la reposición de todos los bienes y servicios afectados por las obras.

Respecto al planeamiento urbanístico, los trazados proyectados se sitúan principalmente dentro de suelo reservado para infraestructuras viarias, excediéndose en determinadas zonas de esta reserva y afectando fundamentalmente a suelo no urbanizable. En algunos tramos se aproximan a suelo urbano de carácter residencial, docente o industrial, especialmente en los términos municipales de Paterna y Manises.

5. Condiciones al proyecto

Para la realización del proyecto, el promotor deberá cumplir todas las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, en la documentación adicional e informes recibidos, junto con las asumidas por el promotor tras la información pública de 2014 y la complementaria de 2016 (ver puntos 3 y 4), en lo que no resulten contrarias a la declaración

de impacto ambiental, así como tener en cuenta los criterios y condiciones adicionales especificados en este apartado, en respuesta a las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y al análisis técnico realizado. Todas ellas deberán estar desarrolladas, detalladas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Los puntos kilométricos que se citan en este apartado se refieren al proyecto de trazado.

5.1 Protección contra el impacto acústico y lumínico.

5.1.1 El proyecto constructivo deberá incluir una revisión del estudio acústico de 2015 por si hubiera habido modificaciones respecto al proyecto de trazado, que deberán considerarse, y por contrastar la corrección de sus previsiones y del diseño y ubicación de las medidas de protección acústica propuestas, incluyendo las presentes condiciones. Se prestará especial atención a las zonas sensibles, al menos, a los colegios de Santo Tomás (p.k. 312+500), Escuela 2 (p.k.313+155) y La Font (313+405); al IES Henri Matisse/La Cañada (p.k. 314+105); a todos los receptores correspondientes a grupos de viviendas en los que, de acuerdo con el estudio acústico de octubre de 2015, se producen superaciones de los objetivos acústicos sin medidas correctoras; el polígono industrial el polígono industrial Fuente del Jarro (aprox. pp.kk. 313-314 y 0+250-0+800 del tronco de conexión con la V-30), parque tecnológico (aprox. pp.kk.209+950 – 210+300);y al centro asistencial IVADIS-Residencia Manises (aprox. p.k. 217+500 y enlace con CV-37).

Las citadas medidas deberán permitir que se alcancen, para el año de puesta en servicio, y para los años horizonte de 2028 y 2038, los objetivos de calidad acústica establecidos en la normativa vigente estatal y autonómica relativa a ruido; así como en la normativa de los ayuntamientos afectados.

Teniendo en cuenta lo expuesto en apartado 4.2.1, los valores límite a cumplir corresponden a la tabla A del anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (estatal) y a la tabla 1 del anexo II incrementados en 10 dB(A) de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre (autonómica).

| Uso dominante | Ley 7/2002 | | Ley 7/2002+10dB | | RD 1367/2007 | |
|---------------------------|------------|-------|-----------------|-------|--------------|-------|
| | Día | Noche | Día | Noche | Día/tarde | Noche |
| Sanitario y docente. | 45 | 35 | 55 | 45 | 60 | 50 |
| Residencial. | 55 | 45 | 65 | 55 | 65 | 55 |
| Terciario. | 65 | 55 | 75 | 65 | 70 | 65 |
| Industrial. | 70 | 60 | 80 | 70 | 75 | 65 |

5.1.2 Se ejecutarán, como mínimo, las medidas de protección propuestas por el promotor en el estudio acústico de octubre de 2015 para los distintos tramos estudiados:

Tramo A: 56 pantallas acústicas, con una longitud total de 18.871 m y una altura comprendida entre 3 y 6 m, con las características descritas en el apartado 4.2.1. de la presente resolución.

Tramo B: 3 marquesinas acústicas de 5,5 - 5,3 m de altura, con una longitud total del 2.420 m; un semitúnel de 1.000 m de longitud; 20 pantallas acústicas (24 tras la información complementaria, por la Residencia Manises), con una longitud total de 4.919,2 m (sin contar modificación del promotor tras información complementaria) y una altura comprendida entre 3 y 6 m, y 5 muros verdes, con una longitud total de 555,1 m y una altura comprendida entre 5 y 6 m. Todos ellos con las características y ubicación descritas en el apartado 4.2.1.

Tramo C: 17 pantallas acústicas, con una longitud total de 3.196 m y una altura comprendida entre 2 y 6 m.

Para todos los tramos previstos se utilizará un pavimento fonoabsorbente, de acuerdo con lo propuesto por el promotor en el estudio acústico de mayo de 2015.

Dichas medidas únicamente podrán ser sustituidas por otras, tras justificación y garantía de eficacia de protección acústica análoga, por razones de seguridad (por elevadas alturas: 5-6 m, algunas sobre caballón de 2,5 - 3 m con 1 m de ancho de coronación, etc.), adaptación a la normativa municipal o minimización del impacto paisajístico o del impacto al Parque Natural del Turia o al paisaje de Relevancia Regional PRR 37 -Huerta de Valencia. A tales efectos, antes de la aprobación del proyecto de construcción, se deberá contar con el informe favorable de los órganos autonómicos competentes en paisaje y gestión del Parque Natural sobre el diseño de las citadas medidas que deberá tener en cuenta los criterios expuestos en el informe de 2017 del órgano competente en paisaje, recogidos en el punto 4.2.5, dando prioridad a muros verdes y, caso de existir más espacio disponible, caballones que permitan mayor integración con el entorno, especialmente en zonas donde se conservan patrones de tipo forestal.

Los muros verdes y pantallas acústicas previstas, se situarán preferentemente en el dominio público. En la zona de los colegios de La Cañada, en caso de mantenerse la ubicación coincidente con el cerramiento de las parcelas, se buscará un diseño que permita compaginar el cumplimiento de la normativa municipal (p.e. adecuación de altura e incorporación de deflectores en la arista superior) con el cumplimiento de los niveles establecidos en la legislación de ruido vigente y con su integración paisajística tipo muro de cerramiento o vallado.

Respecto al centro asistencial (IVADIS-Residencia Manises), el proyecto de construcción deberá prever el acristalamiento de las ventanas de la residencia y/o la instalación de las 4 pantallas acústicas adicionales y la modificación de las tres previstas contempladas en la modelización realizada tras la información pública complementaria para el entorno de la CV-37, por si, a fecha de ejecución del proyecto, no se han ejecutado las pantallas del proyecto autonómico 51-V-1965 Vía Parque del Turia. Manises-Riba-Roja de Turia.

5.1.3 Con el objetivo de lograr la mejor integración paisajística de las medidas de protección acústicas que permitirán alcanzar los objetivos de calidad acústica, su diseño deberá realizarse en coordinación con el órgano autonómico competente en paisaje, y en el entorno del Parque Natural del Turia con su órgano gestor. Se prestará especial atención en el entorno del citado Parque y los colegios. Se considerará la opinión del órgano gestor del Parque respecto a la conveniencia o no de instalar pantallas sobre el viaducto del Turia y sobre el diseño de las mismas, valorando sus efectos sobre el ruido, el paisaje y la fauna (incluido el riesgo de colisión de ésta) de forma que se permita la visibilidad hacia el paisaje del entorno del Turia.

5.1.4 No se realizarán obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas (o menor intervalo, si existen ordenanzas municipales más restrictivas al respecto) en el entorno de las viviendas, salvo aquellas que sean necesarias para mantener la seguridad y fluidez del tráfico. Se restringirá lo máximo posible la realización de obras durante el horario lectivo en las proximidades de los centros escolares.

5.1.5 De los resultados de la ejecución del programa de vigilancia ambiental para el control de los niveles de ruido tras la ejecución de las vías colectoras, se inferirá, en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras (nuevas pantallas acústicas, caballones de tierra, marquesinas, aislamiento acústico de edificios o la limitación de la velocidad de circulación en los tramos más conflictivos). Se prestará especial atención a los puntos señalados en la condición 5.1.1 a 5.1.3 y, en general, a los identificados en el estudio acústico y la documentación complementaria como zonas en las que se prevé la superación de los objetivos de calidad acústica antes de la ejecución de las medidas de protección, a los que en las mediciones preoperacionales han sobrepasado dichos objetivos y a los puntos en los que ya están instaladas medidas de protección acústica.

5.1.6 En el programa de vigilancia ambiental se establecerá tanto un plan de comprobación que permita validar la efectividad de las medidas correctoras ejecutadas, como un plan de mantenimiento, tanto estructural como estético, especificando quien será el responsable de tal mantenimiento en la fase de explotación. El plan de comprobación incluirá mediciones in-situ.

5.1.7 En las zonas más sensibles, especialmente en el entorno del río Turia, caso de que esté prevista la iluminación, se realizará un estudio lumínico específico que permita definir en detalle el alumbrado a instalar en las vías colectoras, que incluirá el estudio del resplandor luminoso nocturno y la limitación de la luz intrusa o molesta, definiendo las características de las luminarias para minimizar la contaminación lumínica, así como la interdistancia y altura de los apoyos que permitan una buena integración paisajística de los mismos, etc. A tales efectos se tendrán en cuenta las recomendaciones del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la Generalitat Valenciana de optar por luminarias de altura inferior a 6 m, lámparas de vapor de sodio de baja presión y con un ángulo de luz adecuado. Cualquier actuación a este respecto en el entorno del Turia deberá tener en consideración la opinión del gestor del espacio protegido.

5.2 Protección de la hidrología y calidad de las aguas.

5.2.1 Se diseñará el punto de vertido de la solución que recoge las aguas del drenaje de la carretera de conexión con la V-30 de forma que se garantice la protección del mismo frente a la erosión y que las aguas aportadas estén libres de contaminación.

5.2.2 Se proyectarán y ejecutarán las balsas de pluviales, previas al vertido citado en el punto anterior, solicitadas por el órgano gestor del Parque Natural. La capacidad de las mismas deberá garantizar, como mínimo, la retención de los 20 primeros minutos de precipitación. Su ubicación y diseño, deberá consensuarse con el Parque Natural para evitar la afección a valores ambientales. En el proyecto deberá contemplarse el mantenimiento de las mismas durante la fase de explotación, incluyendo la retirada periódica de las aguas.

5.2.3 En la redacción del proyecto se analizará con el órgano gestor del Parque Natural la conveniencia de ejecutar balsas análogas para la recogida de pluviales de los dos nuevos viaductos de cruce sobre el Turia, valorando la posibilidad de recoger también las aguas procedentes de las calzadas centrales actuales. En caso de concluirse su conveniencia, dichas balsas se deberán intentar compatibilizar, siempre que sea técnicamente viable, con las previstas en el estudio de impacto ambiental para las obras del viaducto, con el objetivo de minimizar la superficie a ocupar. Respecto a la capacidad, ubicación, diseño y mantenimiento de las mismas, será de aplicación lo dispuesto en el párrafo anterior.

5.2.4 El proyecto de construcción comprobará la sobreelevación a la entrada de las nuevas obras de drenaje para un periodo de 500 años en zona urbana. Asimismo, se revisarán los estudios y cálculos realizados para descartar/considerar la posible influencia en los mismos de las medidas acústicas propuestas en el estudio acústico de octubre de 2015 (semitúnel, marquesinas, etc).

El proyecto definitivo se remitirá, antes de su aprobación, a la Confederación Hidrográfica del Júcar y al órgano autonómico competente en el PATRICOVA para ratificar su conformidad respecto al dimensionado de las obras de drenaje y respecto a los encauzamientos de barranco del Travessat (incluyendo el resto de actuaciones recogidas para éste y para el barranco de la Fuente en el documento remitido en diciembre de 2017-ver punto 4.2.1) y del Pozalet y sus afluentes.

5.2.5 Con carácter previo a la realización de cualquier obra o actuación que afecte al dominio público hidráulico o a la zona de servidumbre, como puede ser el encauzamiento del barranco de Travessat o los cruces sobre el río Turia, Cañada del Moliner y los barrancos de Carraixet, Masarrojos, L'Endolçá, de la Fuente y Pozalet, así como para cualquier aprovechamiento de las aguas superficiales o subterráneas, deberá obtenerse autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar, debiendo aportar proyecto justificativo y descriptivo de las obras proyectadas.

5.2.6 Se prestará especial atención a la no afección durante las obras a las zonas puntuales de vulnerabilidad alta a la contaminación identificadas en el estudio de impacto ambiental y citadas en las alegaciones (zona Masía Jaime Andreu, pozo José, etc.), extremando el control sobre las medidas previstas para evitar el arrastre de tierras y otros residuos de la construcción a los mismos (barreras de retención de sedimentos, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos, balsas de retención y decantación para los

efluentes derivados de la excavación de pilas y estribos, ubicación e impermeabilización correctas de las zonas de instalaciones auxiliares y acopios, ubicación correcta de vertederos y préstamos, protocolo de actuación ante vertidos accidentales por si fallan las medidas de protección para evitarlos, etc.). Se garantizará que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función, salvo en el caso de lo dispuesto en las condiciones 5.2.2 y 5.2.3.

5.2.7 El control de la calidad de las aguas en los cauces, que debe efectuarse en la fase de obras (además del seguimiento en la explotación), prestará especial atención al río Turia y al barranco de Pozalet, tributario del barranco del Poyo, único cauce de la zona de proyecto incluido en el PORN de l'Albufera; así como a los puntos de agua de zonas con vulnerabilidad alta a la contaminación. De los resultados de este seguimiento se inferirá la necesidad de aplicar las medidas complementarias de protección que deberán estar definidas y previstas en el protocolo de actuación incluido en el proyecto.

5.3 Protección de la vegetación, paisaje, fauna y espacios protegidos.

5.3.1 El proyecto de construcción desarrollará y detallará la propuesta de restauración de la zona de cruce del río Turia que figura en el informe de agosto de 2017 (ver 4.2.5). Dicha propuesta debe incluir la previa eliminación de todos los ejemplares de caña (*Arundo donax*) existente en la zona de cruce. Esta medida se extenderá en ambas márgenes y en una distancia desde el eje de la infraestructura (aguas arriba y abajo), acordada con el órgano gestor del Parque Natural del Turia, que permita la recuperación del bosque de ribera autóctono en ese espacio. Esta medida se prolongará el tiempo necesario hasta que la vegetación autóctona implantada tenga la cobertura necesaria que impida la proliferación de esa especie invasora.

Para la citada eliminación de la caña, se seguirán los protocolos de eliminación de esta especie en la Comunidad Valenciana, debiendo ser aprobadas las actuaciones previstas por el órgano gestor del Parque Natural, al igual que deberá informar favorablemente el citado proyecto de restauración e integración paisajística del bosque ripícola en todo este tramo y en el correspondiente a la zona de vertido del drenaje del ramal de conexión con la V-30, que se ejecutarán inmediatamente tras la eliminación del cañaveral. El proyecto de restauración deberá prever su compatibilidad con el uso público del Parque compatible y con los valores ambientales del mismo y deberá coordinarse con el órgano autonómico con competencias en paisaje, salvaguardando la visibilización del paisaje de relevancia regional Huerta de Valencia y conservando el entorno paisajístico de Azud de Quart-Benager-Faitanar.

5.3.2 Debido a la posible presencia de la náyade *Unio mancus* en el río Turia, se extremará el control de posibles vertidos accidentales al río que pueda reducir la calidad de sus aguas. Así mismo el proyecto de construcción deberá incorporar, tras consulta con el órgano gestor del Parque Natural, las acciones concretas de prevención y protección necesarias para evitar posibles afecciones, debiendo ser los servicios técnicos del Parque los que dirijan las citadas acciones.

5.3.3 Se elaborará, en coordinación con el órgano gestor del Parque Natural, un plan de obra específico para todas las actuaciones que se desarrollarán en el interior del parque, incluyendo descripción de las actuaciones, calendario y horario de obras, rutas de acceso y circulación de personal, vehículos y maquinaria, jalonamiento, plan de control, etc.

5.3.4 Se prestará especial atención a minimizar al máximo la afección a las escasas y reducidas formaciones arbóreas presentes en la zona del proyecto (p.e. en la reposición del depósito de agua y zona afectada del IVIA p.k.203 +100 M.D.), en la masa forestal al sur del cruce del Turia p.k. aprox. 316+600, etc.) así como al jalonamiento y protección del arbolado próximo durante las obras. Se cuantificarán todas las superficies finalmente afectadas (especialmente en el barranco del Travessat), al objeto de restaurar y reponer al menos una superficie igual a la afectada, que se incrementará en función de la madurez de los pies afectados.

El proyecto de construcción incluirá el inventario de árboles sobresalientes, procediendo a su localización y definiendo el régimen de protección. En caso de necesidad de eliminación de algún ejemplar, se evaluará la posibilidad de su traslado atendiendo a

sus perspectivas de arraigo y, en caso negativo, se procederá a la plantación de ejemplares cuyo porte y número se determinará en coordinación con el órgano ambiental competente, con el que también se concretarán las zonas objeto de reposición antes citadas.

5.3.5 El proyecto de construcción incluirá un proyecto de restauración ambiental y revegetación paisajística, del que formarán parte el tratamiento de los taludes, viaductos, obras de paso, instalaciones auxiliares, áreas que queden fuera de uso de la infraestructura actual que deben ser desmanteladas, préstamos, vertederos, etc. Se prestará especial atención a la realización de plantaciones de transición hacia la vegetación de ribera en los taludes generados sobre los estribos de los viaductos en el entorno del cauce del río Turia, además de aplicar tratamientos paisajísticos en las terciadas, zonas libres de los enlaces y en las zonas de dominio público alteradas por las obras.

5.3.6 Las actuaciones de revegetación y restauración paisajística se realizarán en coordinación con los órganos ambientales competentes de la Generalitat Valenciana (S.G. de Medio Natural y Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje), teniendo en consideración los criterios recogidos en el punto 4.5 relativos a integración paisajística de las medidas acústicas, a la preservación del entorno paisajístico del Azud de Quart -Benager-Faitanar y, en el caso del Parque Natural, a la preservación de sus valores naturales.

En el proyecto de restauración ambiental y revegetación paisajística se utilizarán especies de flora local, y en ningún caso se incluirá especies recogidas en el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras (Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto). En las labores de conservación de la vegetación existente para su posterior reutilización en labores de revegetación, así como en las labores de desbroce, deberá prestarse atención a evitar la propagación de especies exóticas invasoras. Para controlar y evitar la presencia de éstas se limpiarán periódicamente durante la fase de explotación las márgenes de la infraestructura, especialmente en las proximidades del Parque Natural del Turia.

5.3.7 El acceso a las obras se realizará, salvo casos muy singulares y que deberán aprobarse tras justificación, utilizando la superficie a ocupar por la nueva traza de las vías proyectadas o sus superficies auxiliares, y por los caminos y viarios existentes. Previo al inicio de las obras se establecerá un Plan de Rutas que prevendrá y minimizará los posibles impactos originados por el tránsito de vehículos. Tras las obras los caminos rurales que se hayan empleado como acceso deberán quedar en perfecto estado.

5.3.8 El proyecto de construcción desarrollará el plan de prevención y extinción de incendios para los periodos de ejecución y funcionamiento de las infraestructuras. Se analizará el posible incremento del riesgo de incendios forestales debido a las obras y a la presencia de las nuevas vías colectoras y se adoptarán las medidas necesarias para evitarlos o reducir su ocurrencia, especialmente en el entorno del Parque Natural del Turia.

5.3.9 La adaptación para la fauna de las obras de drenaje e infraestructuras transversales, así como la revegetación/adecuación bajo los viaductos para mantener su función de corredor (Turia, Carraixet y Pozalet), los dispositivos de escape y el cerramiento perimetral, se realizarán de acuerdo con las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. 2015 (2.ª edición revisada y ampliada).

5.4 Protección del patrimonio cultural.

5.4.1 Las medidas propuestas por el promotor para la protección del patrimonio cultural recogidas en la Memoria de Impacto Patrimonial y las del informe de enero de 2016 de la Generalitat Valenciana reflejadas en el punto 4.2.6 (incluyendo el patrimonio etnográfico y paleontológico), deberán ser aprobadas por el órgano autonómico competente en patrimonio cultural antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción e incorporadas al mismo.

5.4.2 Durante la ejecución de las infraestructuras previstas sobre el río Turia, se debe asegurar el funcionamiento y conservación de las acequias de Moncada y Quart. En caso de necesitarse la reposición de la acequia de Quart por la ejecución de los nuevos puentes sobre el río Turia, será necesario contar previamente con la correspondiente autorización del órgano competente de la Generalitat Valenciana.

5.4.3 Aunque las dimensiones de las obras de drenaje existentes bajo la actual A-7 correspondientes al paso de la Colada del Azagador no permiten su utilización como

reposición de vía pecuaria, junto con los organismos autonómicos competentes en vías pecuarias y en infraestructura verde y paisaje de la Generalitat Valenciana se estudiarán las posibles actuaciones complementarias de adecuación y mejora de la obra de drenaje existente (actualmente parcialmente aterrada), al igual que en las correspondientes de las vías colectoras proyectadas, para intentar mejorar las condiciones de permeabilidad transversal para el uso peatonal y ciclista.

5.4.4 Con el objetivo de facilitar el uso público del Parque Natural del Turia, sin menoscabo de sus valores naturales, en coordinación con el órgano gestor del espacio protegido se incorporarán al proyecto de construcción las actuaciones de mejora de usos para bicicleta y peatonal previstos en su informe de diciembre de 2017, tanto en los accesos como en los tramos a restaurar dentro del Parque.

5.4.5 Se prestará especial atención a la ejecución y seguimiento de las medidas preventivas de protección previstas por el promotor para todos los elementos del patrimonio que se encuentran a menos de 500 m de la traza (entorno del yacimiento de Tos Pelat, de la Masía de Xamandreu, etc.), así como para aquellas zonas o elementos que tengan una figura de protección municipal.

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

5.6.1 El proyecto de construcción incluirá las dos pasarelas para uso peatonal y ciclista junto al cruce de las carreteras CV-315 y CV-368 o, si técnicamente no fuera posible, cualquier otra solución alternativa que garantice la reposición de la permeabilidad transversal para estos usos con unas dimensiones mínimas de ancho con garantías de seguridad vial.

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

5.7 Préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

5.7.1 Se emplearán los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares previstos en el estudio de impacto ambiental. Respecto a la compensación de tierras entre los distintos tramos, se evitará la necesidad de apertura de nuevos préstamos, por lo que el tramo C debería, siempre que fuera técnicamente viable, ejecutarse con posterioridad al tramo B.

En caso de necesidad de utilización de nuevas zonas para préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, éstas se ubicarán fuera de las áreas restringidas (espacios protegidos, yacimientos arqueológicos, zonas con vegetación natural de interés, áreas de fuertes pendientes, cauces fluviales y zonas de acuíferos permeables, suelos de alto valor agronómico, etc.), y en su caso, deberán ser objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente.

En todo caso, los balances finales de tierras y las zonas de préstamos y vertederos que finalmente se utilicen en proyecto se definirán con mayor detalle durante el desarrollo del proyecto de construcción y, en su caso, requerirán autorización administrativa del órgano competente, por lo que su viabilidad ambiental se enmarcará en esa fase del proyecto.

De forma previa al inicio de las obras, la propuesta de zonas de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, los caminos de acceso y el plan de gestión de residuos de la obra deberán presentarse ante el órgano competente de la Generalitat Valenciana y recabar su informe favorable.

5.7.2 Tras la obra, se procederá a la restauración integral e integración paisajística de la totalidad de las parcelas afectadas por las obras (incluidas las de acopios de ejemplares vegetales), así como cualquier tramo que haya quedado fuera de uso tras las obras.

5.8 Especificaciones para el seguimiento ambiental.

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

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, la documentación complementaria y las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación, incluyendo una fase preoperacional para constatar el estado antes de las obras.

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

El proyecto constructivo, antes de su aprobación definitiva, debe ser informado por los organismos indicados en el presente apartado 5, especialmente, el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje por sus competencias en paisaje, la Subdirección General del Medio Natural por sus competencias sobre el Parque Natural del Turia, el Servicio de Ordenación del Territorio por sus competencias en PATRICOVA y la Confederación Hidrográfica del Júcar, con independencia de los restantes informes y autorizaciones que sean necesarias para la ejecución de las obras.

El citado programa prestará especial atención al seguimiento de:

El control de los movimientos de tierra y maquinaria.

El control de la prevención de la erosión e inestabilidad del terreno, especialmente en los taludes del Turia.

El control de los niveles de ruido en fase de obra y explotación, especialmente en las zonas contempladas en la condición 5.1.5. Verificación de la eficacia de las medidas de protección acústica y, en su caso, definición de las medidas complementarias necesarias (nuevas pantallas acústicas, caballones de tierra, marquesinas, aislamiento acústico de edificios, limitación de la velocidad de circulación en los tramos más conflictivos, etc.). El control y seguimiento de la integración paisajística de las medidas de protección acústica y de su mantenimiento.

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

El control de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, especialmente en el Parque del Turia y en las zonas de vulnerabilidad alta (5.2.6).

El control y seguimiento de la erradicación de la caña y de la ejecución de las medidas de protección de la vegetación y de las labores de restauración ambiental de todas las superficies afectadas por la obra y de las superficies arboladas o, en su caso ejemplares singulares, que deberán reponerse de acuerdo con el inventario previsto.

El control del calendario de obras de acuerdo a la condición 5.3.6.

El control de la eficacia de las medidas para mitigar el efecto barrera de la infraestructura prevista, controlando el estado de las estructuras de paso y la utilización y eficacia de los mismos para la permeabilidad humana (peatonal y ciclista) y, para la fauna, en el caso de los corredores identificados en el estudio.

El control de la correcta ejecución de las medidas de protección y seguimiento del patrimonio cultural durante las obras.

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

El control de los residuos generados durante la ejecución y explotación del proyecto.

El control de la integración paisajística de las obras, especialmente en la zona de cruce del río Turia y en el punto de vertido del drenaje de la conexión con la V-30, así como en los barrancos del Travessat, de la Fuente, Pozalet y Carraixet. Dicha integración deberá tener seguimiento ambiental durante 5 años.

El control de las medidas que minimicen las molestias a la población durante las obras, especialmente en centros educativos y la residencia sanitaria, además de en las obras nocturnas, así como del mantenimiento de la permeabilidad transversal y la continuidad y reposición de los acequias y servicios afectados.

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

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

Durante los primeros 3 años de la fase de explotación (5 en el caso del seguimiento de las plantaciones e integración paisajística) se elaborarán informes anuales e informes especiales, en respuesta a circunstancias excepcionales, que también se contemplan para la fase de construcción.

Los informes del Plan de Vigilancia Ambiental indicados anteriormente serán remitidos al órgano sustantivo y quedarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente que podrá requerirlos cuando lo considere oportuno. No obstante lo anterior, una copia de los informe relativos al seguimiento de la eficacia de las medias de protección acústica y de la restauración e integración paisajística, con especial atención al Parque Natural del Turia, será remitida a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del citado Ministerio.

El promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del BOE en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental. La declaración de impacto ambiental favorable no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

En virtud de lo expuesto, y de conformidad con lo previsto en el artículo 12 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto de trazado Mejoras funcionales y de seguridad vial y medidas de integración ambiental de la autovía A-7, tramo enlace con la CV-32 carretera de Gombalda - enlace con la A-3. PP.KK. 486 al 509 (Valencia), siempre y cuando se realice en las condiciones señaladas en la presente resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Esta declaración de impacto ambiental será objeto de publicación en el «Boletín Oficial del Estado», como dispone el apartado 3 del artículo 12 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y en la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 19 de marzo de 2018.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

