

## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN  
Y MEDIO AMBIENTE

**1742** *Resolución de 2 de febrero de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Circunvalación exterior de Valencia.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 del Anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

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

1. *Información del proyecto: promotor y órgano sustantivo. 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.

La infraestructura proyectada está recogida dentro de las circunvalaciones contempladas por el Ministerio de Fomento en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024, con objeto de mejorar el sistema de transporte de corto y largo recorrido en el área metropolitana de Valencia.

El proyecto tiene como objeto la ejecución de dos tramos de una nueva autovía exterior a la actual circunvalación de Valencia A-7 (By-pass) a su paso por el área metropolitana de Valencia, de tal modo que permita una diversificación entre los tráficos de largo recorrido y los tráficos urbanos de agitación registrados en el By-pass. Por otro lado, el proyecto también contempla un nuevo tramo de conexión entre la autovía A-3, a la altura de Chiva, y el citado By-pass.

Los principales corredores norte-sur en el entorno del área metropolitana de Valencia, la autopista de peaje AP-7, las carreteras N-340 y N-332 y la circunvalación de Valencia (By-pass) presentan problemas de capacidad y recogen un intenso tráfico de agitación con elevadas puntas de tráfico, especialmente durante el período estival.

En cuanto a la autovía A-3, que conecta el eje Madrid-Valencia con todos los grandes ejes de vertebración norte-sur, presenta también problemas de capacidad y accesibilidad en el entorno de la ciudad de Valencia.

El proyecto, con la alternativa finalmente seleccionada, presenta las siguientes características:

Características	Tramo Norte	Conexión A-3	Tramo Sur
Longitud tronco de autovía (m).	11.902,21	14.935,19	30.496,81
Longitud enlaces y conexiones (m).	40.219,34	10.629,64	25.174,13
Velocidad (km/h).	120	120	120
Número carriles por calzada del tronco principal.	2	2	2
Carriles del tronco principal (m).	3,5	3,5	3,5
Arcén exterior del tronco principal (m).	2,50	2,50	2,50

Características	Tramo Norte	Conexión A-3	Tramo Sur
Arcén interior del tronco principal (m).	1,50	1,50	1,50
Bermas del tronco principal (m).	1,00	1,00	1,00
Mediana del tronco principal (m).	14,00	14,00	14,00
Radio máximo (m).	5.000	7.000	5.000
Radio mínimo (m).	1.135	700	1.400
Pendiente máxima (%).	1,83	5,00	2,70
Pendiente mínima (%).	0,43	0,52	0,50
Conexiones y enlaces.	Conexión AP-7 y A-7 y CV-10. Conexión A-23. Conexión AP-7 y V-21. Conexión CV-300 y proyecto Mejoras funcionales A-7.	Conexión A-3. Enlace A-3. Conexión con proyecto Mejoras funcionales A-7.	Conexión con proyecto Mejoras funcionales A-7. Conexión CV-415. Conexión CV-520 y enlace A-7. Conexión CV-42, AP-7 y A-38.
Principales estructuras.	Viaductos (26). Pasos superiores o inferiores (27). Falso túnel (1).	Viaductos (13) Pasos superiores o inferiores (14)	Viaductos (33). Pasos superiores o inferiores (30).
Términos municipales afectados (Valencia).	Faura, Quartell, Sagunto, Puçol, El Puig y Rafelbunyol.	Chiva, Cheste, Loriguilla y Ribarroja del Turia.	Quart de Poblet, Chiva, Aldaia, Torrente, Picassent, Benifaió, Alginet, Almussafes y Sollana.

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

## 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 Campo de Morvedre, L'Horta y La Ribera Alta y Baixa.

Respecto a la geomorfología, el tramo Norte, paralelo al By-pass existente, discurre principalmente por la llanura costera, con una morfología relativamente llana excepto por la presencia de alguna loma aislada y las estribaciones de la Sierra de la Calderona. El tramo Conexión con A-3 discurre por terrenos con un relieve ondulado, hasta que se adentran en la llanura costera. El tramo Sur se desarrolla sobre terrenos de relieve plano o suavemente ondulado, situados en la llanura aluvial valenciana.

Las actuaciones proyectadas se localizan en cuencas directamente vertientes al mar Mediterráneo, dentro del ámbito de la Confederación Hidrográfica del Júcar. El trazado proyectado atraviesa numerosos cauces fluviales, la mayoría de los cuales presentan un carácter estacional, donde destaca la presencia del río Palancia y los barrancos de Pascual, d'Alfinac y Calderona, en el tramo Norte; la rambla del Poyo y los barrancos de la Canaleja y Pozalet, en el tramo Conexión con A-3; y la citada rambla del Poyo y los barrancos del Gallego, l'Horteta, Millerola, Don Félix, Cova Fumada, Felipons, Fondo y Belenguera, en el tramo Sur, donde también aparecen numerosas acequias y canalizaciones, como el canal Júcar-Túria.

Respecto a la vegetación existente, en el ámbito de estudio predomina la presencia de cultivos agrícolas, especialmente cítricos, y en menor medida, almendros, olivar, vid y cultivos de huerta.

La vegetación asociada a barrancos y ramblas está formada principalmente por cañaverales, zarzales, adelfares y juncales. Cabe destacar en el entorno del río Palancia, la presencia de zonas con vegetación riparia y forestal de interés, formadas por chopos, tamarix, adelfas, zarzas y granados, acompañadas de pino carrasco, albaida, aliaga, lastón y gamonita, entre otras especies.

Próximas a las actuaciones proyectadas, se pueden localizar algunas zonas de bosque mediterráneo, donde destaca la presencia de pino carrasco y encina, las cuales presentan una densidad y talla media, debido a la presencia de cultivos y zonas urbanizadas y a la incidencia de incendios forestales. Dichas zonas aparecen acompañadas de matorral de garriga, formado por coscoja, romero, aliaga, bruguera, jara negra y blanca, enebro, torvisco, espino negro y lentisco, entre otras.

Respecto a la fauna, el proyecto se ubica en un amplio ámbito de actuación, destacando la presencia de cultivos, infraestructuras y zonas urbanizadas próximas. Las especies de fauna más destacadas se localizan en las zonas húmedas próximas, como es el Parque Natural de la Albufera, Marjal dels Moros y Marjal de Almenara, y en el entorno de la Sierra Calderona.

Entre las especies piscícolas más importantes asociadas a las zonas húmedas, fuera del ámbito las actuaciones proyectadas, se encuentran el fartet y samuruc, especies en peligro de extinción, según los catálogos español y regional de especies amenazadas. Respecto a la avifauna existente en dichas zonas, el porrón pardo, la cerceta pardilla, la garcilla cangrejera y la focha moruna, también se encuentran catalogadas en peligro de extinción, según los citados catálogos español y/o regional.

Las actuaciones proyectadas no se ubican sobre espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, sin embargo algunos de los cuales se localizan a menos de dos kilómetros de distancia de las mismas, como es el caso del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES0000023 y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000471 L'Albufera, también catalogado como humedal Ramsar, LIC ES5232002 y ZEPA ES0000469 Sierra Calderona, LIC ES0000148 y ZEPA ES0000470 Marjal dels Moros, LIC ES5234005 Sima de L'Anguila, LIC ES5234001 Cova del Sardinier (Sagunt), LIC ES5223007 La Marjal d'Almenara y ZEPA ES0000450 Marjal i Estany d'Almenara.

El proyecto no se ubica sobre hábitats de interés comunitario ni sobre Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana, destacando, entre los más próximos, los Parques Naturales de la Sierra Calderona, Turia y L'Albufera; los Parajes Naturales municipales de La Costera, Les Rodanes, Serra Perenxisa y El Tello; y las Zonas Húmedas Marjal dels Moros, Marjal y Estany d'Almenara y Embalse de la Vallesa. Las Áreas Importantes para las Aves (IBA) más próximas son 159 Albufera de Valencia, 150 Marjal de El Moro y 155 Laguna y Marjal de Almenara.

En el ámbito de estudio destaca la presencia de numerosos elementos pertenecientes al patrimonio cultural y arqueológico, como es el caso de El Molí de Vent y Torre y Molino de Gausa, catalogados como Bien de Interés Cultural (BIC), varias vías pecuarias y la calzada romana denominada vía Augusta.

### 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 18 de julio de 2005, al recibirse en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación inicial relativa al proyecto.

3.1.2 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones. La entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 20 de septiembre de 2005, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, para determinar el alcance del estudio de impacto ambiental y señalar las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Relación de consultados <sup>(*)</sup>	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente	-
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana	-
Subdelegación del Gobierno en Valencia	-
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	-
Dirección General de Planificación y Ordenación Territorial de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana	-
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana	X
Diputación Provincial de Valencia	-
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Provincial de Valencia	-
Departamento de Biología Animal de la Universidad de Valencia	-
Departamento de Botánica de la Facultad de Biología de la Universidad de Valencia	-
Instituto de Ingeniería del Agua y Medio Ambiente (IIAMA) de la Universidad Politécnica de Valencia	-
Departamento de Ciencias de la Tierra y del Medio Ambiente de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Alicante	-
Instituto Geológico y Minero de España (IGME)	-
Ayuntamiento de Albalat de la Ribera	-
Ayuntamiento de Albalat dels Tarongers	-
Ayuntamiento de Alcàsser	X
Ayuntamiento de Alfara de Algimia	-
Ayuntamiento de Alfarp	X
Ayuntamiento de Algar de Palancia	-
Ayuntamiento de Algemesí	-
Ayuntamiento de Algimia d'Alfara	X
Ayuntamiento de Alginet	-
Ayuntamiento de Almenara	-
Ayuntamiento de Almussafes	X
Ayuntamiento de Altura	-
Ayuntamiento de Benaguasil	-
Ayuntamiento de Benavites	-
Ayuntamiento de Benifaió	X
Ayuntamiento de Benifaió de les Valls	-
Ayuntamiento de Benisano	-
Ayuntamiento de Bétera	-
Ayuntamiento de Buñol	X
Ayuntamiento de Canet de Berenguer	-
Ayuntamiento de Carlet	X
Ayuntamiento de Casinos	-
Ayuntamiento de Catadau	-
Ayuntamiento de Cheste	X
Ayuntamiento de Chilches	-
Ayuntamiento de Chiva	X
Ayuntamiento de Domeño	-
Ayuntamiento de Estivella	-
Ayuntamiento de Faura	-
Ayuntamiento de Gátova	-
Ayuntamiento de Gilet	X

Relación de consultados(*)	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Godelleta	-
Ayuntamiento de La Eliana	X
Ayuntamiento de La Llosa	X
Ayuntamiento de La Pobla de Vallbona	X
Ayuntamiento de La Vall de Uxió	X
Ayuntamiento de Liria	X
Ayuntamiento de Llombai	-
Ayuntamiento de Loriguilla	X
Ayuntamiento de Marines	X
Ayuntamiento de Moncofa	X
Ayuntamiento de Monserrat	-
Ayuntamiento de Montroy	-
Ayuntamiento de Náquera	X
Ayuntamiento de Olocau	-
Ayuntamiento de Paterna	X
Ayuntamiento de Pedralba	-
Ayuntamiento de Petrés	-
Ayuntamiento de Picassent	X
Ayuntamiento de Puçol	X
Ayuntamiento de Quart de Poblet	X
Ayuntamiento de Quart de les Valles	-
Ayuntamiento de Quartell	-
Ayuntamiento de Real de Montroi	-
Ayuntamiento de Ribarroja de Turia	X
Ayuntamiento de Sagunto	X
Ayuntamiento de San Antonio de Benagéber	X
Ayuntamiento de Benagéber	-
Ayuntamiento de Segart	-
Ayuntamiento de Segorbe	X
Ayuntamiento de Serra	-
Ayuntamiento de Silla	X
Ayuntamiento de Sollana	-
Ayuntamiento de Soneja	-
Ayuntamiento de Sot de Ferrer	-
Ayuntamiento de Sueca	-
Ayuntamiento de Torrente	X
Ayuntamiento de Torres-Torres	-
Ayuntamiento de Turis	-
Ayuntamiento de Valencia	-
Ayuntamiento de Villamarxant	-
Federación Valenciana de Municipios y Provincias	-
WWF/ADENA	-
SEO/Birdlife	-
Greenpeace	-
Ecologistas en Acción	-
Sociedad de Conservación de los Vertebrados (SCV)	-
Acción Ecologista-Agró. La Casa Verde	-
Coordinadora por la Defensa del Bosque	-
Enebro Grupo Ecologista de Chiva-EGE	-
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno «Roncadell»	-

(\*) Nota: En este capítulo figuran los nombres que tenían los organismos consultados en el momento en que se efectuaron las consultas.

Además se han recibido respuestas del ayuntamiento de Aldaia, la asamblea local de Els Verds-Los Verdes de Paterna y la Junta de Barrio de La Canyada de Paterna.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas para aquellos tramos de la circunvalación exterior de Valencia y la conexión con la A-3 finalmente proyectados, son los siguientes:

**Alternativas:** Se valorará el reforzamiento de las infraestructuras presentes y se analizará la compatibilidad de las numerosas infraestructuras existentes o en proyecto en la zona de estudio, incluyendo un análisis funcional y una visión integrada de las mismas, así como los efectos acumulativos y sinérgicos.

**Ruido:** El estudio de impacto ambiental deberá contar con un estudio de ruido que analice y valore las afecciones sobre zonas habitadas y establezca las medidas correctoras oportunas. Dicho estudio tendrá en cuenta las numerosas infraestructuras existentes y el efecto acumulativo con el actual By-pass.

**Préstamos y vertederos:** El estudio de impacto ambiental identificará, para cada una de las alternativas y tramos en que se dividan, los préstamos, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares. Asimismo, se recogerá el balance de tierras global y por tramos, de cada alternativa.

**Hidrología superficial y subterránea:** Será necesario un análisis y valoración de la afección a la hidrología superficial y subterránea, prestando especial atención a la red de drenaje de la Albufera de Valencia. En el estudio de impacto ambiental se establecerán los lugares con riesgo de inundación y las medidas correctoras a aplicar para evitar el efecto presa de la nueva infraestructura.

**Espacios protegidos:** El estudio de impacto ambiental incluirá un apartado específico que analice la afección del proyecto sobre los espacios incluidos en la Red Natura 2000 presentes en el ámbito de actuación. Asimismo, se analizará y valorará la posible afección sobre el resto de zonas relevantes desde el punto de vista ambiental existentes en el ámbito de actuación.

**Patrimonio cultural:** Se prestará especial atención a los elementos pertenecientes al patrimonio cultural y arqueológico y a la vía Augusta. Asimismo, se evitará la afección a las vías pecuarias presentes en el ámbito del proyecto.

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

**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 14 de febrero de 2006, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó al promotor el resultado de las contestaciones a las consultas, incluyendo una copia de las contestaciones 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 estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 91, de 14 de abril de 2009.

Con fecha 24 de enero de 2011 se recibe en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, procedente de la Dirección General de Carreteras, el expediente completo del proyecto que incluye el resultado de la información pública, el estudio de impacto ambiental y la información complementaria generada en el procedimiento de información pública.



Durante el periodo de información pública se ha recibido un total de 174 informes y alegaciones particulares, correspondientes a administraciones públicas (9), ayuntamientos (20) y público interesado (145).

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública únicamente para aquellos tramos de la circunvalación exterior de Valencia y la conexión con la A-3 finalmente proyectados:

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica que la ocupación temporal y otras actuaciones que incidan en el dominio público hidráulico, la Acequia Real del Júcar, Canal Júcar-Turia y la Conducción Turia-Sagunto deberán disponer de la correspondiente autorización por parte de dicho organismo.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento apunta que se deberán coordinar con ADIF las actuaciones sobre las líneas ferroviarias existentes.

La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Generalitat Valenciana remite el informe del Área de Evaluación Ambiental, el cual recoge las consideraciones de los siguientes organismos:

El Área de Planificación del Territorio y del Litoral indica que se deberá cumplir lo establecido en los Planes de Acción Territorial sobre el Corredor de Infraestructuras y los criterios de la Estrategia Territorial de la Generalitat Valenciana. Asimismo, los tramos afectados deberán atenerse a las condiciones generales de adecuación de las infraestructuras establecidas en el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención de Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).

El Área de Espacios Naturales concluye que el proyecto es compatible con los Instrumentos de Ordenación y Planificación de la Sierra Calderona y de la cuenca hidrográfica de l'Albufera, con los siguientes condicionantes:

En el tramo Norte se deberá desplazar el trazado hacia el este para que no afecte al ámbito territorial del PORN de la Sierra Calderona.

En el tramo Sur, en caso que el trazado definitivo discurriera por el PORN cuenca hidrográfica de l'Albufera, deberá contar con pasos de fauna suficientes para evitar la fragmentación de hábitats y las infraestructuras de drenaje no interferirán en el régimen hídrico que nutre al Parque Natural de l'Albufera.

La Dirección General de Territorio y Paisaje de la Generalitat Valenciana señala que se deberá incluir un estudio de la incidencia del proyecto en el paisaje valenciano, de acuerdo con lo establecido en la Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje.

En relación al tramo Norte, propone las siguientes recomendaciones:

Se reducirán al máximo los movimientos de tierra con objeto de reducir la afección al entorno más próximo al Parque Natural de la Sierra Calderona.

En el cruce con la vía Augusta, elemento histórico y escénico, se deberá mantener en todo momento el carácter de la misma, manteniendo su continuidad funcional, ecológica y visual. De igual manera se actuará sobre el Gran Recorrido GR-10.

En la construcción del viaducto sobre el río Palancia se preservará, en la medida de lo posible, la vegetación de ribera, y se garantizará la continuidad del mismo como corredor verde, tanto durante la fase de ejecución como de explotación.

En el tramo de Conexión de la A-3 se tendrá en cuenta el Plan de Acción Territorial del Corredor de Infraestructuras (T.M. de Chiva) y plantea la posibilidad de desplazar la traza de la Serretilla, elevación de carácter aislado y recurso paisajístico dentro del T.M. de Cheste.

En el tramo Sur, dentro del T.M. de Picassent, se deberá tener especial cuidado con las formaciones montañosas al oeste.

De manera general señala que el trazado debería alejarse lo suficiente de áreas urbanizadas o urbanizables, manteniendo una distancia de unos 200 m, la infraestructura adaptarse al terreno lo máximo posible y garantizarse la permeabilidad territorial.

El Área de Calidad Ambiental de la Generalitat Valenciana recoge que el estudio acústico se debería completar con los planes de comprobación del cumplimiento de los objetivos de calidad y de mantenimiento de las medidas correctoras, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.

La Dirección General de Obras Publicas de la Generalitat Valenciana considera necesario que se garantice, por un lado, la conectividad de la actuación proyectada con la red viaria existente y, por otro, el nivel de servicio tanto para el largo recorrido como para el tráfico de agitación. Asimismo, propone una serie de mejoras funcionales y enlaces con la red viaria autonómica.

La Autoridad Portuaria de Valencia solicita un enlace directo con la CV-309 para facilitar el acceso al Puerto Marítimo de Sagunto.

La Diputación Provincial de Valencia señala que el diseño definitivo deberá tener en cuenta el Plan Director de Carreteras de dicha Diputación, respetando las secciones previstas para las estructuras y conexiones con las carreteras provinciales.

Los ayuntamientos de Alginet, Almussafes, Benifaió, Cheste, Chiva, Loriguilla, Picassent, Puçol, Rafenbunyol, Ribarroja del Turia, Sagunto y Torrente señalan la necesidad de tener en cuenta el posible impacto acústico y efecto barrera de la nueva infraestructura, la afección sobre el planeamiento urbanístico y edificaciones residenciales existentes, elementos del patrimonio cultural, vías pecuarias, terrenos de alto valor agrícola, hidrología, paisaje y bienes y servicios de los municipios afectados, así como proponen mejoras funcionales y de trazado respecto a los recogidos en el estudio de impacto ambiental.

Distintas asociaciones y comunidades de regantes destacan la incidencia del proyecto sobre los cultivos agrícolas en relación al incremento del efecto barrera, la disminución de la permeabilidad territorial y la posible afección del proyecto sobre la hidrología superficial y subterránea, así como sobre las instalaciones de riego.

La mayoría de alegaciones particulares, especialmente en los TT.MM. de Sagunto, Torrente y Benifaió, señalan la posible incidencia de la nueva infraestructura sobre las parcelas y bienes afectados, así como sobre las zonas residenciales, principalmente debido al impacto acústico y paisajístico y al efecto barrera.

### 3.2.2 Fase previa a la declaración de impacto ambiental:

3.2.2.1 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 20 de diciembre de 2011, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, tras el análisis del resultado de la información pública, solicitó al promotor que definiera las actuaciones realmente contempladas en el presente proyecto, distinguiéndolas de aquellas que se integran en otros proyectos relacionados. Entre la información adicional se debería incluir, entre otros, los movimientos de tierras resultantes; la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares; recabar informe del organismo competente de patrimonio cultural valenciano y definir cómo se integra en el proyecto; y realizar un estudio acústico de la totalidad del nuevo trazado, valorando el impacto y definiendo las medidas correctoras necesarias para el cumplimiento de los niveles establecidos en la legislación existente.

Con fecha 17 de diciembre de 2013 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento complementario al Estudio Informativo Circunvalación exterior de Valencia, en el cual se definen las actuaciones finalmente proyectadas en el presente proyecto, las cuales se describen en el apartado 1 de la presente declaración, y la información adicional solicitada la cual se integra en el apartado 4.2 de esta declaración.

En relación al patrimonio cultural, el promotor adjunta una adenda de respuesta a las consideraciones realizadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de



la Generalitat Valenciana en su informe previo a la información pública, una vez considerados los trazados finalmente proyectados. Asimismo, aporta un estudio acústico de la totalidad del nuevo trazado, valorando el impacto de acuerdo con el cumplimiento de los niveles establecidos en la legislación estatal y autonómica vigente y definiendo las medidas correctoras necesarias.

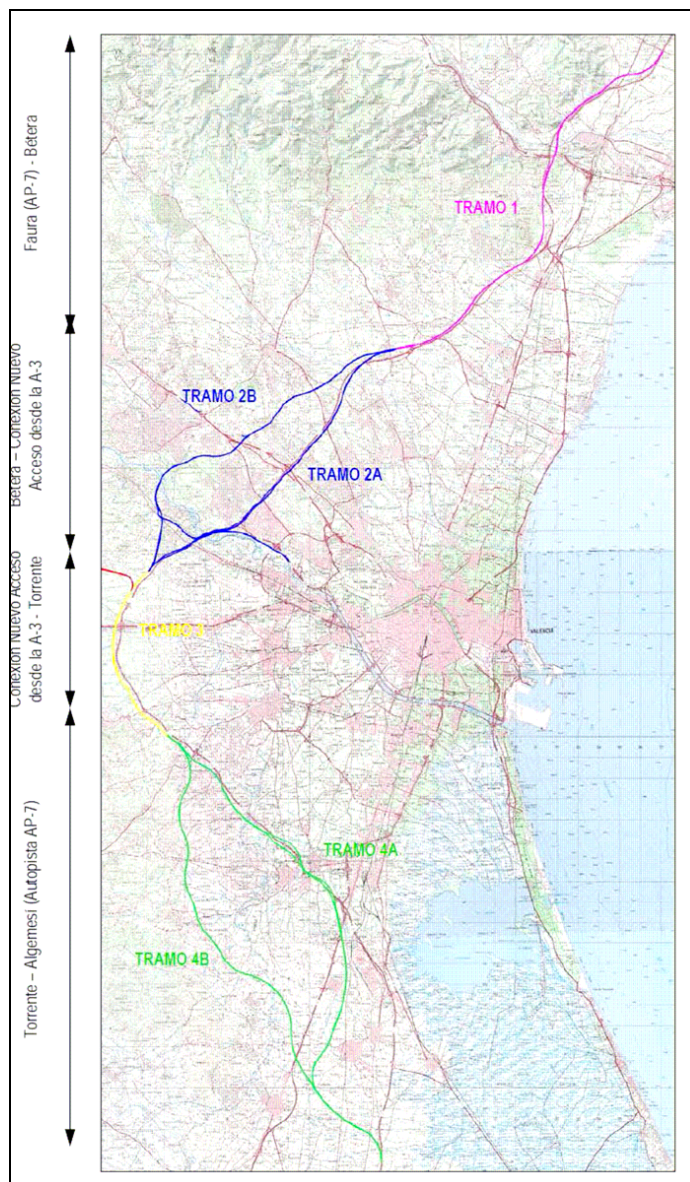
Posteriormente, el promotor remite el informe de la Dirección General de Cultura de la Generalitat Valenciana, de fecha 17 de enero de 2014, en el que se informa favorablemente del proyecto de ampliación del nuevo trazado de la carretera de circunvalación de Valencia, correspondiente con la conexión entre la autovía A-7 y la autopista AP-7 al sur de Benifaió, con el cumplimiento de una serie de medidas específicas, entre las que se encuentra la realización de sondeos arqueológicos previos en el cruce de la CV-42, con objeto de comprobar la presencia del trazado de la vía Augusta, el seguimiento arqueológico intensivo de todos los movimientos de tierras, y el establecimiento de un entorno de cautela alrededor del elemento etnológico Chimenea del Huerto de Aguilar.

3.2.2.2 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Con fecha 24 de abril de 2014 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicita a la Dirección General de Cultura de la Generalitat Valenciana informe completo sobre la posible incidencia del proyecto sobre el patrimonio cultural, teniendo en cuenta las actuaciones finalmente proyectadas, recogidas en el documento complementario al Estudio Informativo, sin que se haya recibido respuesta.

#### 4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El estudio de impacto ambiental, una vez descartada la alternativa 0 por no resolver los problemas de tráfico existente, contempla cuatro alternativas para la circulación exterior de Valencia, aprovechando el corredor paralelo al actual By-pass, mientras que para el acceso a Valencia desde la autovía A-3 solamente se consideró una única alternativa, las cuales se representan a continuación:

Alternativas	Tramo 1 Faura (Autopista AP-7)-Bétera	Tramo 2 Bétera-Conexión nuevo acceso a Valencia desde A-3	Tramo 3 Conexión nuevo acceso a Valencia desde A-3-Torrente	Tramo 4 Torrente-Algemesí (Autopista AP-7)
Alternativa 1 . . . . .	1	2A	3	4A
Alternativa 2 . . . . .	1	2A	3	4B
Alternativa 3 . . . . .	1	2B	3	4A
Alternativa 4 . . . . .	1	2B	3	4B



Fuente: Estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental incluye una ponderación de las alternativas considerando los distintos factores ambientales (calidad del aire y ruido, geomorfología, edafología, hidrología, vegetación, fauna, espacios protegidos, medio socioeconómico, planeamiento urbanístico, paisaje, patrimonio cultural, etc.), concluyendo que la alternativa 4 es la que mejor resultado ofrece desde el punto de vista ambiental, si bien las cuatro alternativas presentan un impacto similar.

El promotor, tras el estudio de tráfico y ante los graves problemas que presenta el actual By-pass en ciertos tramos del arco norte, propone, en una configuración libre de peaje, desarrollar para la circunvalación exterior de Valencia los tramos 1 y 4B de nuevo trazado y el resto a través del Proyecto de Construcción de las Mejoras Funcionales y de Seguridad Vial de la A-7 (pp.kk. 486 al 509), cuya tramitación ambiental se realiza de forma independiente al presente proyecto.

Posteriormente, y como resultado de las alegaciones recibidas durante el periodo de información pública, el promotor, realiza un ajuste de trazado de los tramos 1 y 4B para la circunvalación exterior de Valencia, incluyendo la conexión entre la autovía A-7 y la autopista AP-7 al sur de Benifaió.

Las modificaciones propuestas tras la información pública en el tramo 1 pretenden reducir la ocupación del área de reserva destinada al enlace con la A-23, minimizar el impacto del eje principal sobre la Sierra Calderona, el Pla del Bou y zonas residenciales próximas en el T.M. de Sagunto, reservar el suelo necesario para la futura conexión de la A-7 con la V-21 y resolver las demandas de conectividad y el posible incremento de tráfico en el polígono Parc Sagunt.

Las modificaciones propuestas en el tramo 4 consisten en algunos ajustes de trazado con los que el tronco se somete a ligeros desplazamientos manteniéndose dentro del mismo corredor, con objeto de minimizar la afección a una finca ganadera, compatibilizar el enlace con la CV-41, alejar la traza de la Masía del Devadillo (T.M. Picassent), permitir enlaces con la CV-415 y CV-42 y alejar el enlace de la A-38 de la zona meridional de Benifaió.

Para el nuevo acceso a Valencia desde la autovía A-3 el promotor confirma que se ejecutará la alternativa propuesta inicialmente desde Chiva hasta la conexión con la A-7, sin incluir la mejora de curvas entre Buñol y Chiva, cuya tramitación ambiental se realiza de forma independiente al presente proyecto. Tras la información pública el promotor propone dos ligeros desplazamientos de la traza de la Conexión de la A-3 hacia el norte dentro de los TT.MM. de Chiva y Loriguilla, este último permite alejar la infraestructura del núcleo urbano de la Loriguilla.

Finalmente, el promotor, en su documento complementario al estudio informativo Circunvalación exterior de Valencia, recibido con fecha 17 de diciembre de 2013, define los trazados finalmente previstos en el presente proyecto, incluyendo los ajustes definidos anteriormente, los cuales se recogen en el croquis adjunto a la presente declaración.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias. Seguimiento ambiental.

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

4.2.1 Calidad atmosférica y acústica. Durante la fase de construcción las principales afecciones sobre la calidad atmosférica se producirán por el aumento de partículas en suspensión y contaminantes atmosféricos derivado del tránsito de la maquinaria, movimiento de tierras y la acumulación de materiales de la obra. Durante la fase de explotación, el tráfico de vehículos supondrá la emisión de gases contaminantes procedentes de la combustión de hidrocarburos, si bien no se prevé un incremento de los niveles de tráfico.

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

Por otro lado, se generará un incremento de los niveles sonoros debido a los trabajos de construcción y al aumento del tránsito de vehículos durante la fase de obras, que continuará en la fase de explotación debido a la circulación de vehículos por la infraestructura proyectada.

Cabe destacar, que no se prevé incrementos significativos del volumen de tráfico total con respecto a la situación previa, sino que únicamente se producirá una desagregación del mismo en proporción variable entre las infraestructuras de nueva planta y las ya existentes.

El promotor ha realizado un estudio preliminar de contaminación acústica, a nivel de estudio informativo, donde realiza una modelización y cálculo predictivo del ruido en la situación futura. Del resultado de dicho estudio se concluye que se superarán los niveles establecidos tanto en la legislación estatal como autonómica vigente sobre edificaciones dispersas ubicadas sobre suelo clasificado como uso sensible residencial.

Para minimizar la contaminación acústica, y considerando los resultados más restrictivos de la legislación autonómica, el promotor propone la instalación de pantallas acústicas de acuerdo a la siguiente tabla:

Tramo	Número de edificaciones posiblemente afectadas situación más crítica (periodo noche)	Metros longitudinales de pantalla acústica estimada	Metros cuadrados de pantalla acústica estimada
Norte.....	235	8.406,53	16.813,06
Conexión A-3.....	297	12.537,31	25.074,62
Sur.....	421	22.952,34	45.904,68
Total.....	915	43.896,18	87.792,36

El promotor contempla la realización de un estudio de ruido más detallado a nivel de proyecto constructivo, así como el seguimiento de los niveles sonoros durante la fase de explotación, de tal modo que permita implementar las medidas correspondientes con objeto de cumplir con la legislación vigente.

4.2.2 Geomorfología y edafología. Respecto a la geomorfología, las principales afecciones se podrán producir durante la fase de construcción como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, explanaciones, vertidos de tierras y préstamo de materiales, dando lugar a la modificación de la morfología natural de la zona, a la reducción de la estabilidad de las laderas y al aumento de los procesos erosivos.

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

Tramo	Terraplén (m <sup>3</sup> )	Desmonte (m <sup>3</sup> )	Suelo de préstamo (m <sup>3</sup> )	Volumen a vertedero (m <sup>3</sup> )
Norte.....	5.186.361,5	3.787.156,6	3.179.168,5	1.779.963,6
Conexión A-3.....	3.479.639,5	2.039.552,4	2.867.773,8	1.427.686,7
Sur.....	6.798.687,5	2.478.539,0	5.832.057,3	1.511.908,8
Total.....	15.464.688,50	8.305.248,00	11.878.999,60	4.719.559,10

Las superficies de talud generadas en el proyecto son las siguientes:

Tramo	Terraplén (m <sup>2</sup> )	Desmonte (m <sup>2</sup> )	Total superficie (m <sup>2</sup> )
Norte.....	523.041,5	174.536,7	697.578,2
Conexión A-3.....	312.158,8	122.318,5	434.477,3
Sur.....	576.966,2	275.189,4	852.155,6
Total.....	1.412.166,50	572.044,60	1.984.211,10

Los materiales externos de préstamos necesarios para la ejecución de las obras procederán de canteras autorizadas actualmente en explotación. En este sentido, el promotor identifica 32 canteras en el entorno de la zona de actuación. Por otro lado, aunque los materiales excavados son de calidad inferior a la requerida para la formación de explanada, el promotor señala que sí podrán utilizarse para la formación de terraplenes.

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

Del volumen destinado a vertedero, se ha previsto utilizar aproximadamente 809.492 m<sup>3</sup> para el relleno de aquellas zonas interiores de enlace rodeadas de terraplén, con objeto de adecuarlas de una forma más estética y acorde con el entorno y reducir el volumen final a vertedero. Por tanto, el volumen total de tierras sobrantes que deberá ser



gestionado es de 3.910.067 m<sup>3</sup>, para lo cual el promotor identifica 19 plantas de valorización de residuos de construcción y demolición y 3 vertederos legalizados de residuos inertes próximos a la zona de actuación.

El proyecto contempla un Plan de Gestión de Residuos. Los residuos peligrosos generados (aceites, envases contaminados, etc.) serán gestionados por gestores autorizados para su traslado posterior a una instalación de tratamiento o vertedero autorizado.

Las instalaciones anexas (zonas de acopio, parque de maquinaria, etc.) se instalarán en zonas de menor valor ambiental y de baja o muy baja calidad agrológica, excluyéndose su localización en áreas de fuertes pendientes, cauces fluviales y zonas de acuíferos permeables, espacios protegidos, zonas de interés faunístico y florístico y áreas de protección arqueológica.

El promotor identifica 15 emplazamientos temporales para la localización de las instalaciones auxiliares, que se caracterizan por situarse en la proximidad de las obras, con buena accesibilidad a la traza, alejados de núcleos urbanos y cauces fluviales, en terrenos de reducida permeabilidad y, siempre que sea posible, en zonas admisibles desde el punto de vista ambiental.

En términos generales, el acceso a las obras se producirá por el viario existente y por la propia traza, evitando, en la medida de lo posible, la apertura de nuevos accesos. 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.

En relación a la edafología, las actuaciones proyectadas se ubican, mayoritariamente, sobre suelos con una elevada capacidad agrológica, especialmente en los tramos Norte y Sur. Los efectos más importantes serán la destrucción y ocupación directa del suelo (aproximadamente 523,97 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 la edafología, se procederá a la impermeabilización de las instalaciones auxiliares de obra, las cuales 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 y se dispondrá de un adecuado programa de gestión de residuos.

El promotor contempla la restauración ambiental de todas las zonas afectadas por las obras. En este sentido, el promotor señala que la cubierta vegetal se establecerá lo antes posible, con objeto de proteger el suelo de las zonas alteradas y minimizar los procesos erosivos.

**4.2.3 Hidrología.** Las principales afecciones sobre la hidrología superficial se derivan de la pérdida de calidad de las aguas de los cauces atravesados, debido al aumento de sólidos en suspensión y a los posibles vertidos accidentales de aceites y combustibles, así como de la alteración de la dinámica de flujo de escorrentía superficial e incremento potencial 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 contaminantes derivados del tráfico viario y potenciales accidentes viarios con vertidos contaminantes, así como por la posible afección a la recarga de acuíferos por la impermeabilización del trazado y movimientos de tierras. En este sentido, los trazados proyectados discurren principalmente por terrenos con una vulnerabilidad media a la contaminación de aguas subterráneas.

De acuerdo con el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención de Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), algunas zonas atravesadas por la infraestructura proyectada se encuentran catalogadas como inundables, en especial en los cruces del río Palancia y barrancos de Bords y Berenguera, los cuales presentan riesgo de inundación de tipo 1 (frecuencia menor de 25 años y calado superior a 0,8 m).

Por lo que respecta a las zonas inundables, tal y como establece el PATRICOVA y la Confederación Hidrográfica del Júcar, el cálculo de los caudales de diseño se llevará a cabo con un período de retorno de 500 años. Los dispositivos de drenaje transversal propuestos se han previsto con objeto de proporcionar continuidad bajo el nuevo trazado respecto a las infraestructuras más próximas existentes y sus obras de paso, manteniendo los flujos de drenaje existentes en el ámbito de estudio.

Como medidas de protección de la hidrología, el proyecto contempla la impermeabilización del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares, la instalación de barreras de sedimentación y balsas temporales de retención y decantación, el control específico de posibles vertidos, así como la posibilidad de instalación de tanques de tormentas o dispositivos similares en aquellas zonas de cruces de cauces, canales de riego o zonas de alta vulnerabilidad de los suelos.

4.2.4 Espacios protegidos, flora y fauna. Los trazados previstos no se ubican sobre espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana ni hábitats de interés comunitario, si bien alguno de éstos se localizan a una distancia relativamente cercana a las actuaciones proyectadas.

El trazado en el tramo Norte se localiza a aproximadamente 250 m de la Sierra Calderona (LIC, ZEPA y Parque Natural), y a 700 m del Marjal dels Moros (LIC, ZEPA y Zona Húmeda), por lo que según el promotor sólo se podrían producir afecciones indirectas. Con objeto de reducir las molestias por ruido, el promotor contempla la instalación de pantallas acústicas entre la nueva infraestructura y las estribaciones de Sierra Calderona.

En el tramo de Conexión con la A-3, los espacios protegidos más cercanos son el Paraje Natural municipal de Les Rodanes, el Parque Natural del Turia y la Zona Húmeda Embalse de la Vallesa, situados aproximadamente a 3, 3,5 y 5 km, respectivamente, del trazado proyectado, por lo no se prevén impactos sobre los mismos.

En el tramo Sur, el final del trazado proyectado se sitúa a aproximadamente 180 m del LIC y ZEPA L'Abufer y limita con la zona de Parque Natural y humedal RAMSAR, en una zona de cultivos y huerta, por lo que se adoptarán las medidas necesarias para evitar las posibles afecciones indirectas, como es el caso de la instalación de un cerramiento provisional rígido y la instalación de 418 m lineales de pantallas acústicas, además de las establecidas para la protección de la fauna.

Las labores de despeje y desbroce supondrán la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de los trazados proyectados y en la apertura de los posibles accesos temporales e instalaciones auxiliares, así como la degradación de las comunidades vegetales próximas.

Los trazados proyectados afectan principalmente a zonas de cultivos y terrenos improductivos, y en un porcentaje significativamente menor a la vegetación asociada a los cauces y ramblas, zonas de matorral y zonas de bosque mediterráneo, especialmente éstas últimas en el tramo Norte (2,27 ha).

Durante la ejecución de las obras se evitará la afección al mayor número posible de ejemplares arbóreos, para lo cual las instalaciones auxiliares, accesos, zonas de acopio, etc., se localizarán en zonas desprovistas de vegetación o con una cubierta vegetal de menor valor, evitando las zonas con vegetación natural de interés, como son las áreas de matorral y bosque mediterráneo. Asimismo, se procederá al jalonamiento temporal de la zona de ocupación, evitando la circulación de personas y vehículos fuera de la banda delimitada.

El proyecto contempla la restauración ambiental e integración paisajística de las zonas afectadas por las obras, la cual incluye la revegetación con especies autóctonas existentes en la zona de actuación, como es el caso de las especies arbóreas algarrobo, pino carrasco y pino rodeno, y arbustivas, coscoja, lentisco, acebuche, tomillo, romero y salvia. En las zonas con vegetación de ribera se realizarán tratamientos silvícolas de corte de arbolado muerto o con signos de decrepitud, se protegerá el regenerado y se revegetará con ejemplares de mirto, sauces, adelfas y cañas.



Se tendrán en cuenta las consideraciones establecidas en la Memoria de Gestión del Parque Natural de L'Albufera (Generalitat Valenciana, 2010), dada la proximidad de las obras a dicho espacio protegido.

Por otro lado, el proyecto contará con un Plan de Prevención y Extinción de Incendios a fin de evitar dicho riesgo durante las fases de obra y explotación.

Durante la fase de obras se puede producir afección a la fauna como consecuencia de la pérdida, fragmentación y alteración de hábitats por la ocupación de la superficie para la construcción de la infraestructura proyectada. Asimismo, también se puede producir la potencial destrucción de nidos y madrigueras y afecciones a causa de la variación de las pautas de comportamiento y desplazamientos de especies como consecuencia de los ruidos, mayor presencia humana, movimiento de maquinaria y otras molestias que las obras pueden ocasionar.

Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serán el efecto barrera provocado por la infraestructura proyectada y el riesgo de atropellos de los animales que accedan al interior del cerramiento. No se prevé un incremento del efecto barrera en los tramos en que la nueva vía discurre paralela al actual By-pass, al proyectarse medidas de permeabilidad transversal que garanticen la continuidad de los pasos de fauna existentes.

El promotor minimizará la superficie afectada por las labores de despeje y desbroce y procederá al jalonamiento temporal de la zona de obras, permitiendo la reducción del riesgo de destrucción de hábitats y la pérdida de puestas y camadas, especialmente en las zonas con vegetación natural de interés y de cruce de cauces y barrancos, coincidentes con las áreas más sensibles para la fauna.

Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección de las zonas de mayor riqueza faunística, por parte de técnico cualificado, con objeto de detectar posibles nidos y refugios de fauna. En caso de detectar la presencia de individuos, se pondrá en conocimiento del órgano ambiental competente, antes de ser desplazados a las zonas colindantes.

El promotor propone una planificación de las obras en las que los trabajos de desbroce de la vegetación, movimientos de tierra y actividades más ruidosas, se realicen, en la medida de lo posible, en épocas del año fuera de los períodos más sensibles de las especies de la zona. Según el promotor, se evitará las actuaciones más ruidosas en el periodo comprendido entre marzo y julio (ambos inclusive). Asimismo, se evitarán las actividades potencialmente ruidosas durante las horas de mayor actividad biológica, a primeras horas de la mañana y últimas de la tarde.

Para minimizar el efecto barrera, el diseño de los pasos de fauna y del cerramiento perimetral se realizará siguiendo las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente, 2006). El promotor contempla la adecuación de algunos pasos superiores e inferiores y obras de drenaje como pasos de fauna.

Para evitar la afección a la fauna ligada a los cursos fluviales, el proyecto contempla la ejecución de viaductos en las zonas de cruces, así como el diseño de las obras de drenaje que garanticen el funcionamiento hidráulico de los cauces.

Se contempla la instalación de un cerramiento perimetral para evitar el riesgo de atropello. Dicho vallado perimetral contará con dispositivos de escape que eviten que los animales queden atrapados en el interior de la vía. Durante la fase de explotación se realizará un seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna y dispositivos de escape.

4.2.5 Paisaje. El principal impacto durante la fase de construcción se produce debido a la presencia de maquinaria de obra, instalaciones auxiliares, movimientos de tierras y al desbroce y/o eliminación de vegetación para el acondicionamiento de accesos y para la construcción de los trazados proyectados. Durante la fase de explotación, la presencia de la nueva vía implicará una pérdida de la calidad visual del entorno, si bien en muchos tramos discurre paralela a infraestructuras existentes, lo cual reduce la incidencia paisajística.

Con objeto de minimizar el impacto paisajístico, el promotor contempla la revegetación y restauración paisajística de las zonas afectadas por el proyecto.

Para los desmontes en roca se realizará un tratamiento de envejecimiento de roca mediante la aplicación de un colorante inocuo en la hidrosiembra, que incluirá caméfitos autóctonos que podrán proliferar en huecos, grietas y otras irregularidades. Para los desmontes en tierra y los terraplenes se extenderá una capa de tierra vegetal y se completará con una hidrosiembra de semillas de herbáceas, que incorporará semillas de leñosas autóctonas.

Para mejorar la integración, se procurará suavizar las formas de los taludes de mayor tamaño generados, evitando las aristas vivas.

4.2.6 Patrimonio cultural. Tras la elaboración de una prospección arqueológica y paleontológica superficial de los trazados proyectados, se ha determinado que el proyecto puede suponer la afección directa (en terraplén) a los siguientes elementos patrimoniales y zonas arqueológicas:

Denominación	Descripción	Término municipal
Torre y Molino de Gausa . . . . .	Etnológico. . . . .	Sagunto.
Les Valls 6 . . . . .	Yacimiento Ibérico y romano . . . . .	Sagunto.
Les Valls 7 . . . . .	Yacimiento Ibérico y romano . . . . .	Sagunto.
Estadi . . . . .	Yacimiento Ibérico . . . . .	Sagunto.
Cami del Convent . . . . .	Yacimiento en ruinas . . . . .	Puçol.
Altero de Mompoy . . . . .	Eneolítico, silex. . . . .	Picassent.
Acequia Real del Júcar. . . . .	Etnológico. . . . .	Alginet.

Asimismo, el proyecto prevé la afección indirecta a otros 16 elementos pertenecientes al patrimonio cultural.

Con objeto de minimizar la incidencia sobre el patrimonio cultural, el promotor propone las siguientes medidas:

Antes del comienzo de las obras, y previa autorización de la Dirección General de Cultura de la Generalitat Valenciana, se realizará una prospección arqueológica superficial de todas las zonas afectadas por el proyecto (traza, instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos, caminos, acequias, etc.).

Se procederá a establecer un perímetro de protección y al balizamiento de todos los elementos pertenecientes al patrimonio cultural situados a una distancia inferior a 200 m del límite exterior de las obras.

Para los yacimientos arqueológicos Les Valls 6, Les Valls 7, Estadi, Cami del Convent y Altero de Mompoy se realizarán sondeos de comprobación (2x2 y 4x4 m), valorativos y delimitativos. Si los sondeos resultaran positivos, previa autorización de la Dirección General de Cultura de la Generalitat Valenciana, se realizará la excavación completa de toda la zona afectada.

Se procederá al seguimiento y vigilancia arqueológica exhaustiva de las obras, por técnicos cualificados, en coordinación con la Dirección General de Cultura de la Generalitat Valenciana. En caso de detectarse restos arqueológicos, se pondrá en conocimiento de dicho organismo, quien establecerá las actuaciones a llevar a cabo, incluida la realización de sondeos y excavaciones arqueológicas.

Para el caso de la Torre y Molino de Gausa, en T.M. de Sagunto, catalogado como BIC, se solicitará un permiso individualizado para realizar las obras en el entorno próximo a dicho elemento, sobre el cual se establecerá un perímetro de protección. En el caso del BIC El Molí de Vent, en T.M. de Puçol, el cual se sitúa aproximadamente a 200 m del trazado proyectado, el promotor considera su entorno excluido de la utilización de accesos y movimientos de maquinaria.

Respecto a la calzada romana vía Augusta, actualmente incoado el procedimiento para su declaración como BIC, y la cual será cruzada en tres ocasiones mediante pasos inferiores, se realizará un control arqueológico intensivo y se solicitará un permiso individualizado a la Dirección General de Cultura de la Generalitat Valenciana, con objeto de realizar sondeos valorativos si se encontrase su trazado afectado.

El promotor contempla, en coordinación con el organismo competente de la Generalitat Valenciana, la reposición de las 21 vías pecuarias interceptadas por el proyecto, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad de sus usos.

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 sobre suelo clasificado como no urbanizable, si bien, existen zonas que presentan una calificación de suelo protegido con protección de Nivel 1 (paisajística, forestal, ecológica), (protección genérica), (dominio público hidráulico) y (agrícola). Los tramos Conexión A-3 y Sur también afectan a varias zonas con suelo clasificado como urbanizable, con presencia de edificaciones de carácter residencial. El promotor señala que para los proyectos de especial relevancia declarados de interés general de la Comunidad Valenciana, prevalecerá el uso de la infraestructura sobre el uso actual, de acuerdo con la Ley 10/2004, de 9 de diciembre del Suelo no Urbanizable de la Comunidad Valenciana.

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

El PVA se ha estructurado en dos fases: una relativa a la fase previa y de ejecución de las obras y otra a la fase de explotación. Durante la fase de construcción se llevarán a cabo principalmente actuaciones de control de la calidad atmosférica y los niveles ruido, de protección y conservación de los suelos, de los procesos erosivos y la geomorfología, del sistema hidrológico, obras de drenaje y calidad de las aguas, de las medidas protectoras sobre la vegetación y la fauna, de gestión de residuos, del patrimonio cultural, de la permeabilidad territorial y de la restauración ambiental e integración paisajística, etc. Por su parte, durante la fase de explotación se realizará el seguimiento de los niveles sonoros, de los procesos erosivos, de la evolución de la vegetación implantada, de la red de drenaje y calidad de las aguas, del riesgo de inundación y de la mortalidad de la fauna y eficacia de los dispositivos de escape, entre otros aspectos.

## 5. Condiciones al proyecto

Se cumplirán todas las medidas preventivas y correctoras propuestas y aceptadas por el promotor durante todo el proceso de evaluación de impacto ambiental, las cuales se deberán definir a escala de proyecto. Además de dichas medidas, se considera necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

5.1 Protección contra el ruido. El proyecto constructivo incluirá un estudio acústico detallado, de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, así como la normativa que la desarrollan, el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Igualmente será de aplicación lo establecido en la legislación sobre ruido de la Comunidad Valenciana: Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica, Decreto 266/2004, de 3 diciembre, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas de prevención y corrección de la contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios y Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, así como en la normativa de los ayuntamientos afectados.

El estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en la legislación a los que se ha hecho referencia en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido, para el año previsto de puesta en servicio y para diversos años horizonte, dentro de la vida útil de la infraestructura proyectada. Se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (carreteras, ferrocarriles, áreas industriales, etc.) como emisores de ruido. Se analizará el efecto sobre las edificaciones aisladas existentes, teniendo en cuenta su uso. El estudio determinará asimismo la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas, en las zonas donde sean necesarias se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje.

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

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras previstas.

5.2 Protección de la hidrología. En el proyecto constructivo se deberá realizar un estudio detallado de la hidrología superficial y subterránea y un diseño adecuado de los viaductos y obras de drenaje para garantizar que no se alterará la red de drenaje existente, especialmente aquella que alimenta a zonas húmedas como la Albufera de Valencia y Marjal dels Moros, y se mantendrá la continuidad de los flujos hídricos, evitando el riesgo de inundación y contaminación de las aguas. En este sentido, se tendrán en cuenta las recomendaciones de la Confederación Hidrográfica del Júcar, de 5 de mayo de 2009, así como el cumplimiento de lo establecido en el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención de Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).

Se procederá a la instalación de tanques de tormentas o dispositivos similares para la recogida y decantación de agua de lavado de la calzada durante los primeros minutos de lluvia en aquellas zonas de cruces de cauces, canales de riego o zonas de alta vulnerabilidad de los suelos.

5.3 Protección de la vegetación. Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección del terreno, en la época adecuada y por técnico especializado, en la que se identifique la posible presencia de las especies vegetales de interés. En el caso de identificar su presencia se deberán definir las medidas adecuadas en coordinación con el órgano ambiental competente de la Generalitat Valenciana.

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, etc. Las actuaciones de revegetación se realizarán con la supervisión y en coordinación con la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.

En el proyecto constructivo se incluirá un plan de prevención y extinción de incendios para los periodos de ejecución y funcionamiento de la infraestructura proyectada. Se realizará un estudio del incremento del riesgo de incendios forestales debido a la presencia de la nueva infraestructura y se adoptarán las medidas necesarias para evitarlos o reducir su ocurrencia.

5.4 Protección de la fauna. Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección de la zona de obras, por parte de técnico cualificado, con objeto de detectar posibles nidos y refugios de fauna. En caso de detectar la presencia de especies protegidas, se pondrá en conocimiento del órgano ambiental competente.

De acuerdo con lo dispuesto en el estudio informativo complementario las obras más impactantes, dentro de las cuales pueden incluirse voladuras en el tramo Norte, se ejecutarán fuera de los períodos más sensibles de las principales especies faunísticas existentes en el ámbito de actuación, estimada de forma genérica de marzo a julio (ambos inclusive). El periodo de realización de las obras podrá modificarse, siempre y cuando se disponga de la autorización expresa del órgano ambiental competente de la Generalitat Valenciana.

Sin perjuicio de lo propuesto en el estudio informativo complementario, el diseño de los pasos de fauna, los dispositivos de escape y el cerramiento perimetral en el Proyecto Constructivo se realizará de acuerdo con las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Medio Ambiente (2006). Durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, el seguimiento se adecuará a las «Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte» del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

5.5 Protección de espacio protegidos. En los tramos que el trazado discurre cercano al LIC y ZEPA L'Albufera y LIC y ZEPA Sierra Calderona, se restringirá, durante las obras, la circulación de personal, vehículos y maquinaria, vallando esta zona para asegurar que no se ocupe terreno ni se circule más allá de la franja así delimitada y estableciendo las medidas necesarias para su control. El acceso a las obras en esta zona no se realizará ocupando terreno del espacio protegido.

Con objeto de evitar el riesgo de colisión de la avifauna en el entorno próximo al Parque Natural de l'Albufera durante la fase de construcción, la instalación de pantallas acústicas y el cerramiento provisional rígido, así como cualquier otra medida que pueda afectar a las especies de interés existentes se realizarán en coordinación con el órgano gestor de dicho espacio protegido.

5.6 Protección del paisaje. Se incluirá en el proyecto constructivo un estudio de la incidencia de la actuación en el paisaje valenciano, de acuerdo con lo establecido en la Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, que incluya la propuesta de medidas correctoras de los impactos paisajísticos que hagan viable el proyecto.

Asimismo, se tendrán en cuenta las recomendaciones realizadas por la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Generalitat Valenciana, en su informe de 6 de julio de 2009, entre las que destacan:

En los cruces con la vía Augusta, elemento histórico y escénico, se deberá mantener en todo momento el carácter de la misma, manteniendo su continuidad funcional, ecológica y visual. De igual forma se actuará sobre el GR-10.

Se reducirán al máximo los movimientos de tierra con objeto de reducir la afección al entorno más próximo al Parque Natural de la Sierra Calderona.

En la construcción del viaducto sobre el río Palancia se preservará, en la medida de lo posible, la vegetación de ribera, y se garantizará la continuidad del mismo como corredor verde, tanto durante la fase de ejecución como de explotación.

5.7 Protección del patrimonio cultural. Previamente a la redacción del proyecto de construcción y formando parte del mismo, se realizará en coordinación con la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana, una prospección arqueológica intensiva de la franja de ocupación del trazado (en una franja a cada lado del trazado de al menos 200 m de anchura) y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. La prospección arqueológica tendrá la extensión y requisitos exigidos en el Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell, por el que se establece el contenido mínimo de la documentación necesaria para la elaboración de los informes a los estudios de impacto ambiental a los que se refiere el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat, del Patrimonio Cultural Valenciano.

Como resultado de la prospección se elaborará un informe de afección al patrimonio cultural que deberá ser informado por la citada Consejería. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, etnográfico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho



programa incluirá, por parte de arqueólogos, el seguimiento y control, a pie de obra, de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En la zona al al sur de Benifaió se deberán realizar sondeos arqueológicos previos en el cruce de la CV-42, con objeto de comprobar la presencia del trazado de la vía Augusta, así como se establecerá un entorno de cautela alrededor del elemento etnológico Chimenea del Huerto de Aguilar.

Para poder realizar cualquier actuación sobre los terrenos de las vías pecuarias afectadas deberá contarse previamente con la autorización del organismo autonómico competente de la Generalitat Valenciana.

5.8 Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes. Durante de construcción de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio para vehículos y personas, en especial en las zonas más próximas a las zonas urbanizadas (zonas residenciales, polígonos industriales, etc.), mediante una cuidadosa planificación del calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, reposición de servicios, etc. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente. Se repondrán todos los caminos, acequias, canales y los servicios afectados en coordinación con las entidades responsables de su gestión.

5.9 Préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares. Para los préstamos externos y excedentes de obras se utilizarán únicamente las canteras y vertederos en explotación que cuenten con planes de restauración aprobados. En el caso de la 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.).

En todo caso, de forma previa al inicio de las obras, la propuesta de zonas de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, así como los caminos de acceso necesarios, deberán presentarse ante el órgano competente de la Generalitat Valenciana y recabar su informe favorable. Por último, deberá realizarse la restauración ambiental y paisajística de todas estas zonas, por tanto estarán contempladas en el proyecto de revegetación definitivo.

5.10 Utilización de neumáticos fuera de uso (NFU). De acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, en la ejecución del proyecto se deberá fomentar la utilización prioritariamente de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos en los firmes de este proyecto. A tal fin, el estudio especificará el volumen total de caucho de NFU que se prevé utilizar y su porcentaje respecto al total de ligantes y mezclas bituminosas que precisará este proyecto. Se detallará la gestión que sobre estos materiales propone desarrollar el promotor así como la observación de la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; del Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, y de la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

5.11 Especificaciones para el seguimiento ambiental. El proyecto constructivo 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 y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras que, sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que 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 recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Se prestará especial atención y serán objeto específico de seguimiento los siguientes aspectos:

En la fase de construcción: control del movimiento de tierras y procesos erosivos, mantenimiento del drenaje y control de la calidad de las aguas, tareas de recuperación ambiental e integración paisajística, control de los niveles de ruido, protección del patrimonio cultural y mantenimiento de la permeabilidad territorial.

En la fase de explotación: control de los niveles de ruido, de los procesos erosivos, mantenimiento del drenaje y control del riesgo de inundación, tareas de recuperación ambiental e integración paisajística y control de la mortalidad de la fauna y eficacia de los dispositivos de escape.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Circunvalación exterior de Valencia al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedarán adecuadamente protegidos el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 2 de febrero de 2015.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

