

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**2019** *Resolución de 10 de febrero de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Trazado N-220 de acceso al aeropuerto de Valencia, tramo enlace del aeropuerto - enlace de la V-30.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el grupo 6 del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 7.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

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

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

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

El proyecto se desarrollará en los municipios de Manises y Paterna, provincia de Valencia, en la Comunidad Valenciana.

El proyecto de trazado tiene por objetivo la definición y el desarrollo completo de la duplicación de la carretera N-200 de acceso al Aeropuerto de Valencia entre el enlace del Aeropuerto de Valencia y el enlace de la V-30.

La carretera N-220 de acceso al aeropuerto de Valencia, fue desdoblada en el año 2000 entre la autovía A-3 y en el enlace del aeropuerto, denominándose V-11, sin embargo, el tramo entre el aeropuerto y la V-30 consta de una sola calzada. Este tramo soporta un elevado nivel de tráfico, con una intensidad media diaria de 50.282 veh/día y un 9,60 % de pesados, registrándose puntas horarias de hasta 2.803 veh/h.

Con el objetivo de mejorar el tráfico en la zona la actuación el proyecto comprende las siguientes actuaciones:

Remodelación y aumento de capacidad del enlace del aeropuerto.

Duplicación de la N-220 en el tramo.

Ampliación del falso túnel actual (soterramiento) para una distancia total de 460 metros con losa superior ajardinada.

Construcción de un nuevo puente sobre el río Turia y el estudio de viabilidad de la ampliación del existente en un carril más, con una longitud de 400 metros.

Remodelación del enlace de la V-30, incluyendo la construcción de un nuevo puente sobre esa vía.

Construcción de un tercer carril en la margen derecha de la V-30 entre el enlace de la N-220 y el enlace de la autovía A-7.

Las características básicas del proyecto son las siguientes:

Longitud aproximada del tronco: 2,1 km.

Velocidad de proyecto: 80 km/h.

Calzadas: 2 x 7,00 m.

Arcenes exteriores: 2,50 m.

Arcenes interiores: 1,00 m.

Mediana: 2,00 m.

Restantes características: Las contenidas en la vigente norma 3.1. – I.C. para la velocidad de proyecto considerada, con las limitaciones propias de un entorno urbano.

Según el promotor a partir de los condicionantes principales que afectan al desarrollo del proyecto (urbanísticos e infraestructuras, medioambientales, hidráulicos, estructurales, servicios afectados, etc.), se han analizado las siguientes alternativas:

La solución A consiste en realizar la duplicación de la calzada manteniendo el alzado actual. De esta forma se conservan las rasantes actuales del enlace del aeropuerto aprovechando las estructuras existentes. A partir del punto kilométrico 0+800 la rasante se deprime respecto al terreno para pasar bajo la glorieta de Manises y sale a la superficie en el punto kilométrico 1+200 antes del viaducto del Turia. El comienzo de la losa se mantiene en el punto kilométrico 1+020.

En la solución B se realiza la duplicación de calzada modificando el alzado actual y prolongando el soterramiento. En este caso, la rasante comienza a deprimirse a partir del punto kilométrico 0+540. La losa cubre el tramo de autovía comprendido entre el punto kilométrico 0+740 hasta el punto kilométrico 1+200 (falso túnel de Manises). En superficie se llevará a cabo un paseo ajardinado que dé continuidad y permeabilidad transversal a la población de Manises. En el medio de dicho falso túnel (punto kilométrico 1+020) se proyecta el enlace de Manises, que da acceso al centro de dicha población. La prolongación del soterramiento, conlleva la modificación del enlace del aeropuerto invirtiendo las rasantes de algunos de sus ramales. Esto implica la demolición de la estructura actual con forma de pantalón y la construcción de dos nuevas estructuras sobre el tronco de la N-220.

El tramo final de la actuación es común a ambas soluciones, al igual que el enlace sobre la V-30. Una vez finalizado el falso túnel, la rasante se ajusta a la existente, atravesando el parque natural del Turia con un viaducto de 272 m aproximadamente. Dicha actuación consistirá en la ejecución de un nuevo viaducto para la calzada duplicada y en la ampliación del existente en un tercer carril. En el enlace sobre la V-30 se añade un nuevo ramal permitiendo así todos los movimientos. Las dos soluciones presentan una longitud de 2752,530 metros.

El estudio de impacto ambiental desarrolla una metodología para la valoración de los impactos en la cual se obtiene un valor global de impacto para cada alternativa, que permite una comparación de las mismas desde el punto de vista ambiental:

Los valores de impacto entre alternativas A y B en los medios físico y biótico son prácticamente coincidentes, por lo que su impacto es similar en ambas alternativas.

Las alternativas A y B presentan un valor de impacto similar, aunque ligeramente inferior en la alternativa B, en la afección a superficie incluida en el área de protección del espacio natural definido en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Turia.

La alternativa B presenta un valor de impacto muy inferior a la alternativa A en el medio perceptual y en el medio humano, debido al soterramiento de la alternativa B en la zona urbana de Manises, lo que en este caso implica una mejor integración urbana y minimiza el impacto acústico.

Además de la valoración ambiental, tienen en cuenta variables económicas y territoriales-funcionales. A la vista de los resultados obtenidos en la valoración de las soluciones, la propuesta de solución a desarrollar finalmente es la solución B.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El proyecto se encuentra ubicado en una zona con alta presencia de infraestructuras de transporte, núcleos urbanos y zonas industriales.

2.1 Geomorfología. La zona de actuación de este proyecto se enmarca básicamente en el valle de río Turia y el sistema de terrazas aluviales que lo conforman, diferenciándose 4 niveles de terraza, incluyendo la correspondiente a la actual llanura de inundación del

Turia. Además cabe destacar, por su proximidad, los relieves que originan los afloramientos de los materiales terciarios al sur del enlace de la V-30 con la A-70 y al NO de la zona de estudio, en el paraje de Despeñaperros dando lugar a desniveles de cerca de 30 m con pendientes próximas a 40° y en el que cabe destacar la ausencia de evidencias de deslizamientos o grandes inestabilidades. Por otro lado, tanto al inicio como al final del trazado las formas antrópicas es lo más destacable, la zona está dominada por un paisaje urbano que apoya sobre zonas con predominio de sustratos margo-arcilloso poco resistente a la erosión.

2.2 La hidrología superficial. En el ámbito del PORN, se articula en torno al curso bajo del río Turia. El caudal que transporta el cauce al paso por la comarca está controlado y básicamente depende de la época del año y de las necesidades hídricas de la comarca de l'Horta. Toda su vega está afectada por la Ley de Aguas como zona de servidumbre y dominio público hidráulico.

Existen dos acuíferos superpuestos en la zona. En primer lugar un acuífero constituido por los depósitos aluviales más recientes del río Turia (U.G.1) que funciona como libre y cuya recarga proviene directamente de los aportes del Turia y, por debajo, un acuífero de carácter más regional y que parece ajustarse, por sus características al acuífero superior de la U.H. Plana de Valencia.

Según el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención de Riesgos de Inundación de la Comunidad Valenciana (Patricova), en el área en estudio son elevados los riesgos de avenidas por extraordinarias y copiosas lluvias en cortos intervalos de tiempo. El principal riesgo geológico detectado en el entorno de la N-220, en el tramo objeto de estudio, es el de inundación por las avenidas del río Turia. Según el mapa de riesgo por inundación se define la zona con riesgo de inundación con calados superiores a los 0,8 m y periodos de retorno de 25 y 500 años.

2.3 Espacios naturales protegidos El ámbito de proyecto no presenta espacios protegidos pertenecientes a la Red Natura2000: Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) o Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA). Tampoco se hallan comunidades vegetales contempladas como Hábitats de Interés Comunitario ni Áreas Importantes para las Aves.

En cuanto a la presencia de figuras de protección ambiental autonómica, destaca la existencia, en gran parte del ámbito de estudio, del Parque Natural del Turia, protegido por la Comunidad Valenciana, declarado según Decreto 43/2007, de 13 de abril, del Consell de la Generalitat Valenciana. En él se muestra alguno de los ambientes más representativos de la provincia de Valencia: el río y sus riberas, de gran interés ecológico y paisajístico, los bosques mediterráneos de pinar y matorral y la huerta tradicional, de origen medieval y con un elevado valor cultural e histórico.

2.4 Vegetación. Los principales elementos del paisaje vegetal, que configuran la zona de estudio, están representados por un lado por cultivos, principalmente regadío, naranjos y hortícolas y, por otro, zonas urbanizadas. La vegetación natural se reduce a la vegetación de ribera del río Turia y a escasos retazos de Garriga degradada.

2.5 Fauna. El estudio de impacto ambiental aporta un inventario de toda la fauna presente en la zona destacando, entre las especies piscícolas, el barbo mediterráneo y la madrilla, incluidos en el anejo V y II de la Directiva Hábitats. Ambas son especies capaces de proliferar en aguas tranquilas típicas de cursos bajos. Existe un tramo truchero de trucha arco iris en Riba-roja, por lo que no se descarta su eventual presencia en el ámbito de estudio.

Entre las especies de herpetofauna inventariadas destacan el galápago leproso y el sapo de espuelas, escasas en la zona de estudio y catalogadas como Vulnerables en el Catálogo Valenciano de Especies Amenazadas. Así mismo, cabe destacar los sapos común, corredor y partero (incluidas en el anejo IV de la Directiva de Hábitats), y la rana común (incluida en el anejo V de la Directiva de Hábitats).

Entre las aves se mencionan, como especies de especial valor de conservación por su inclusión en el anejo I de la Directiva Aves, el aguilucho lagunero (en peligro de extinción según el Catálogo Regional de la Comunidad Valenciana), la garza imperial, el

martín pescador, el martinete común (estos dos últimos catalogados como Vulnerables según el Catálogo Regional de la Comunidad Valenciana), el avetorillo común (de Interés especial, según el Catálogo Regional) y el pechiazul. Además, el avión zapador y el pájaro moscón, son Sensibles a la alteración del hábitat y el andarríos chico es de Interés Especial, según el Catálogo Regional de la Comunidad Valenciana. Todas estas especies están muy ligadas de una manera u otra al Turia y a su ribera, excepto el pechiazul.

Finalmente y entre las especies de mamíferos reseñadas en el inventario de la zona de estudio destacan a efectos de conservación los dos quirópteros, murciélago hortelano y murciélago ratonero patudo, el erizo moruno y el turón común.

2.6 Paisaje. La zona de estudio se enmarca en la unidad geomorfológicas de llanos y glaciares litorales y prelitorales y, más concretamente en la plana y huerta valenciana, caracterizado por la ausencia de relieve y por dominancia de naranjales intensivos como principal seña de identidad de este paisaje eminentemente agrario, que se ve alcanzado, en el ámbito del proyecto por el desarrollo urbano e industrial del área metropolitana de Valencia. La presencia de estas zonas urbanizadas, contrasta y limita con el tipo de paisaje típico de plana y huerta valenciana.

2.7 Patrimonio cultural. El Estudio de Impacto Ambiental aporta un informe de evaluación de afección al patrimonio arqueológico, que recoge los datos y resultados obtenidos en la actuación arqueológica que se realizó en el trazado proyectado. El análisis de la zona ha puesto de manifiesto la existencia de un total de 8 áreas donde se ha probado la existencia de bienes culturales con valor patrimonial. Dos de ellas se corresponden con las áreas de dispersión de yacimientos arqueológicos ya conocidos e inventariados y las 6 restantes con las áreas de protección de edificaciones del patrimonio etnológico, igualmente conocidas e inventariadas (fundamentalmente de carácter hidráulico, conservándose en la mayoría de los casos estructuras constructivas preexistentes que se fechan en la Edad Moderna y en la Edad Media).

Por último, respecto a las vías pecuarias, la Vereda de Chimetes, con una anchura legal de 20,89 metros, se encuentra dentro de la zona de actuaciones del proyecto, concretamente en el enlace de Manises en el punto kilométrico 1+020, continuándose por las calles Ceramista Alfons Blat y Pintor Pinazo. La Vereda de Chimetes es un camino histórico, cuando menos medieval, al ser citado en el padrón de riqueza de 1727 como Camino de Ribarroja y posteriormente también como Camí de la Cova.

### 3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Resumen del resultado del trámite de información pública y de las consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, por Resolución de 8 de mayo de 2013, aprobó provisionalmente el Proyecto de Trazado «N-220 de acceso al aeropuerto de Valencia. Tramo: Enlace del aeropuerto-Enlace de la V-30». Provincia de Valencia.

Con fecha 13 de julio de 2013, se publica en el Boletín Oficial del Estado núm. 167 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana sobre sometimiento a información pública del Proyecto de Trazado, así como del Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo. Además, con fecha 4 de julio de 2013 también se publica en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia núm. 157; y con fecha 12 de julio de 2013, en el diario «Levante El Mercantil Valenciano». Igualmente los dos ayuntamientos afectados, Manises y Paterna, han remitido los certificados de exposición al público durante el plazo reglamentario.

Asimismo, la Dirección General de Carreteras inicio, con fecha 26 de junio de 2013, consultas a organismos, instituciones y empresas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido respuesta:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente . . . . .	-
Ayuntamiento de Manises (Valencia) . . . . .	X
Ayuntamiento de Paterna (Valencia) . . . . .	X
Confederación Hidrográfica del Júcar . . . . .	X
Diputación Provincial de Valencia . . . . .	X
Subdelegación del Gobierno en Valencia . . . . .	-
Dirección General de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana . . . . .	X
Dirección General de Transporte y Logística de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana . . . . .	X
Dirección General de Evaluación ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana . . . . .	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana . . . . .	-
Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana . . . . .	-
Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Subdirección General de Ordenación, Planificación y Actuaciones Territoriales Estratégicas de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana . . . . .	-
Servicio de Patrimonio Cultural de la Subdirección General de Patrimonio Cultural y Museos de la Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana . . . . .	-
Dirección General del Agua de la Consejería de Presidencia y Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana . . . . .	-
Ministerio de Defensa . . . . .	X
ADENA . . . . .	-
Telefónica España . . . . .	-
Greenpeace España . . . . .	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (ETS Ingenieros de Montes) . . . . .	-
AENA . . . . .	X
Entidad Pública Empresaria de Suelo (SEPES) . . . . .	X
Iberdrola . . . . .	-
Entidad Metropolitana de Servicios Hidráulico (EMSHI) . . . . .	X
Acció Ecologista-Agro . . . . .	-
Acuamed . . . . .	-
Gas Natural Cegas . . . . .	X
EPSAR: Entitat de Sanejement d'Aigües . . . . .	X
FGV-Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana . . . . .	-
ONO . . . . .	-
Parque Natural del Turia . . . . .	-
Aguas de Valencia . . . . .	X
Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) . . . . .	-
WWF/ADENA . . . . .	-
Comunidad de Regantes de la Acequia de Moncada . . . . .	X
Comunidad de Regantes de la Acequia de Quart . . . . .	-
Seguridad y Promoción Industrial Valenciana, S.A. (SEPIVA) . . . . .	X

Con fecha 19 de febrero de 2014, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de conformidad con los artículos 33 y 39 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, solicita a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, el inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria del

Proyecto de Trazado de referencia, remitiendo el proyecto de trazado, el expediente de información pública, que comprendía el estudio de impacto ambiental, así como las alegaciones y los informes de las administraciones públicas consultadas durante ese período y la respuesta del promotor a las mismas.

A continuación se resumen los aspectos más importantes contemplados en estas alegaciones e informes:

La Confederación Hidrográfica del Júcar, en su informe, autoriza el proyecto de referencia, siempre que se cumplan una serie de condiciones particulares:

1. Las obras incluirán la adaptación de los puntos de vertido de las aguas pluviales del sistema de drenaje de la nueva plataforma, debiendo quedar debidamente protegidas con objeto de evitar erosiones en lecho y márgenes del cauce, debiendo estar las obras en todo momento supervisadas por el Servicio de Policía de Aguas y Cauces Públicos de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

2. Esta autorización hace referencia exclusivamente a las obras del proyecto de referencia, no presuponiendo por tanto disponibilidad de recurso hídrico, ni autorización para vertido de aguas residuales.

3. Las obras deberán quedar terminadas, como máximo, en el plazo de 24 meses, contados a partir de la fecha de notificación de la autorización, debiéndose comunicar por escrito a la Confederación Hidrográfica del Júcar el fin de los trabajos, a efectos de su inspección, si se estima oportuno.

4. La autorización está sujeta a un canon anual de utilización del dominio público hidráulico, según lo dispuesto en el artículo 112 del Texto Refundido de la Ley de Aguas (Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio).

También indica una serie de condiciones generales a cumplir por cualquier actuación que afecte al ámbito de competencia de la Confederación.

El promotor señala que se tendrán en cuenta todas las condiciones generales y específicas establecidas por la Confederación.

El Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana emite informe favorable en materia de paisaje.

El promotor acepta todas las consideraciones.

La Dirección General de Transportes y Logística de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana considera muy positiva la mejora del acceso viario al aeropuerto de Valencia, por lo que son favorables al mismo, realizando otras propuestas de ampliación de las actuaciones del proyecto (conexión de carretera Manises-Riba Roja de Turia (CV-37) con aeropuerto y un ramal de salida del Polígono Fuente del Jarro que cruce la N-220/CV-365 y se incorpore en la CV-365 sentido Valencia).

El promotor sólo considera viable el análisis del acceso al polígono Fuente del Jarro, que plantea realizar en la siguiente fase de redacción del proyecto.

La Dirección General de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda, de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, de la Generalitat Valenciana realiza alegaciones sobre la afección del proyecto a infraestructuras de su competencia (CV-370, CV-365 y CV-368) sobre las que tiene planificado actuar, así como sobre los accesos peatonales al aeropuerto y las previsiones del Ayuntamiento de Manises para prolongar la avenida de la Generalitat Valenciana.

El promotor indica que en la fecha de redacción del proyecto no tiene información de las actuaciones mencionadas. En caso de que se obtuviese durante la redacción del proyecto de construcción y según lo avanzado del proceso, se tendrá en cuenta dicha información. En el proyecto de trazado ya se define el itinerario peatonal desde el nuevo paseo sobre la losa de cubrición hacia el aeropuerto, itinerario que sí forma parte del presente proyecto.

La Diputación de Valencia realiza alegaciones referentes a la ordenación del tráfico rodado y peatonal.

El promotor señala que las alegaciones serán analizadas con más detalle en la siguiente fase de proyecto de construcción.

Agua de Valencia dio traslado de la consulta al Ayuntamiento de Valencia que observa afección a propiedades de dicho ayuntamiento, pertenecientes al servicio de abastecimiento de agua a la Ciudad de Valencia, incluyendo la denominada «galería del Acueducto»: una obra de fábrica de 1.848 m, que constituye el abastecimiento original de agua potable de la Ciudad de Valencia, y se encuentra aún en servicio. Según el Pliego de Condiciones Técnicas del Abastecimiento de Agua de la Ciudad de Valencia, sólo la empresa gestora podrá actuar sobre las redes de abastecimiento de agua.

El promotor señala que se coordinará con la empresa gestora EMIVASA para la definición de la reposición a contemplar en el proyecto constructivo y que la franja asociada de 8 metros de titularidad del Ayuntamiento de Valencia, a modo de servidumbre, se mantendrá con las mismas consideraciones que el cruce actual.

La Sección de Planeamiento y Gestión Urbanística del Departamento de Territorio y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Manises, en sus alegaciones, plantea en primer lugar su preocupación por las molestias que se producirán durante la fase de ejecución del proyecto para el municipio, al suponer las mismas la casi anulación del principal acceso casco urbano y la afección de dicha actuación a dos centros educativos así como al Hospital comarcal de Manises, por lo que solicita se elabore un estudio detallado y se prevean posibles rutas alternativas que permitan una conciliación entre las necesidades de la obra y el desarrollo de la actividad de estos centros. Por otro lado, plantea algunas cuestiones sobre la solución propuesta, en relación con la ordenación y dimensiones de las calles del municipio afectadas por el proyecto, considerándola incompleta. Asimismo muestra su preocupación por la falta de consideración de elementos singulares y plazas de aparcamiento en superficie existentes. Además, señalan la necesidad de estudiar los recorridos peatonales y anchos de aceras para garantizar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad en el medio urbano y de supresión de barreras arquitectónicas. Por último, indican que existen diversos errores en ciertas parcelas municipales y en lo referente a los caminos de titularidad municipal exigen su reposición.

El promotor remite a condicionantes técnicos para explicar el diseño y la ordenación realizada en el proyecto, añadiendo que las propuestas recibidas se estudiarán con más detalle en la siguiente fase de redacción del proyecto.

Los Servicios Técnicos Municipales del Ayuntamiento de Manises emiten informes sobre alumbrado público (afecciones al mismo, alumbrado provisional durante la obra, semaforización, etc.), alcantarillado (desvíos, estudio de cuenca, datos de bombeo, evacuación de aguas pluviales, etc.), mobiliario urbano (ubicación de contenedores de recogida de residuos) y jardinería, (red de riego, juegos, etc.).

El promotor señala que el proyecto general de alumbrado público, semaforización y las soluciones de iluminación durante los desvíos se desarrollará en fase de proyecto constructivo, al igual que los aspectos relacionados con el mobiliario urbano y la jardinería, y que se buscará conseguir la adecuada coordinación en fase de proyecto constructivo respecto al alcantarillado.

La Policía Local de Manises realiza alegaciones y propuestas respecto al tráfico rodado y estacionamientos, a los pasos elevados y su drenaje, a la longitud del soterramiento y a la ordenación de las calles adyacentes al tronco de la carretera afectadas por la actuación.

El promotor señala que, en la siguiente fase de proyecto, revisará todos los detalles de las actuaciones a realizar en las calles aledañas afectadas, intentando mantener el mayor número de plazas de aparcamiento posibles sin poder garantizar el número actual, así como el drenaje en la zona de los dos pasos superiores previstos, garantizando la evacuación de las aguas pluviales. Respecto a la longitud del falso túnel, indican que para resolver los problemas de contaminación acústica se han proyectado pantallas en la zona afectada.

El Área de Convivencia y Movilidad de Ayuntamiento de Paterna propone 3 posibles alternativas para dotar a la 2.ª Fase del Polígono industrial Fuente del Jarro, de enlaces de comunicación directa con las vías de alta capacidad que lo rodean. También indica que, han detectado afecciones sobre bienes municipales, que podría provocar un problema de escorrentía al discurrir las aguas pluviales directamente sobre las manzanas edificables.

El promotor señala que, analizadas las opciones presentadas para mejorar la conexión con la fase 2 del polígono, la que parece más adecuada es la entrada/salida por la calle Ciudad de Barcelona derivando el tráfico hasta la glorieta existente en la CV-371 para acceder desde este punto a la V-30 en ambos sentidos, por lo que plantea realizar el análisis de su viabilidad en la siguiente fase de redacción del proyecto. Respecto a las afecciones sobre bienes municipales, el promotor señala que se dispondrán dispositivos de recogida de aguas en cabeza y pie de talud.

El Área de Sostenibilidad del Ayuntamiento de Paterna indica que el estudio acústico se ha realizado con la normativa estatal y no con la autonómica, que tienen unos niveles sonoros de recepción externos más reducidos. Además, se ha valorado una zona como suelo terciario, cuando ostenta la calificación de suelo dotacional (residencial), por lo que en esta zona se deberán implementar las barreras acústicas correspondientes, que hagan que se cumplan los niveles sonoros de recepción externa establecidos en la Ley 7/2002, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica. Por otra parte, señala que se deberá tener en cuenta la afección de las obras sobre el trazado del parque fluvial, en la fase de construcción y en fase de explotación, la afección a la fauna en fase de explotación, para prever pasos de fauna, y la ordenanza municipal de protección del arbolado, para la reposición de los árboles eliminados.

El promotor indica que en el estudio acústico se realiza un análisis de la legislación aplicable en materia de ruido, concluyéndose que le son de aplicación tanto la legislación estatal como autonómica. Tras comparar los objetivos de calidad acústica, únicamente se observa que el objetivo de calidad acústica definido en la legislación autonómica es más restrictivo para el caso del uso docente/sanitario, aplicándose así en el estudio. Respecto a la zonificación acústica, se ha tomado como dato de partida la calificación de los usos del suelo obtenidos de la Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural del Turia, aplicando una zonificación acústica por analogía funcional de acuerdo con los criterios establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. En el proyecto de construcción se recabará toda la información oficial pertinente y, en caso necesario, se modificará la zonificación acústica propuesta y se realizarán los cálculos de protección acústica pertinentes. En lo relativo a los otros aspectos mencionados indica que se tendrán en cuenta en la siguiente fase de redacción.

El Ministerio de Defensa comunica que el proyecto no afecta a ninguna propiedad de dicho Ministerio ni a sus zonas de seguridad, por lo que no formula objeción alguna al mismo.

La Dirección de Planificación y Medio Ambiente de AENA señala que:

1. En relación con la información contenida en el proyecto, que acompaña al estudio de impacto ambiental, no se deduce que se hayan llevado a cabo los análisis de los condicionantes de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia, aprobadas por Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo («BOE» núm. 129, del 28).

2. Al objeto de coordinar las actuaciones del proyecto de trazado N-220 de acceso al Aeropuerto de Valencia, en el ámbito que se halla dentro del Sistema General Aeroportuario de Valencia, se debe formalizar un acuerdo, mediante el correspondiente Convenio de Colaboración, a suscribir entre la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana y Aena en el cual se determinen los servicios que puedan verse afectados por el proyecto y los acuerdos que se alcancen entre ambos organismos al respecto.



3. Las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia fueron aprobadas por Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo. En este sentido, los proyectos de construcción, así como la instalación de los medios necesarios para su construcción, requieren resolución favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), según se determina en los artículos 29 y 30 del Decreto 584/1972, de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/1974 y Real Decreto 1541/2003, al encontrarse la totalidad del proyecto en el área de afección de las servidumbres aeronáuticas del proyecto de Valencia.

El promotor indica que efectivamente, y de acuerdo con el citado Real Decreto 856/2008, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Valencia, el proyecto en su conjunto se encuentra dentro de la envolvente de las servidumbres de aeródromo, con limitación de altura de 106 m s.n.m. La cota máxima del proyecto se sitúa en el ramal semidirecto sobre la V-30 en la cota 64,494 m y en el enlace del aeropuerto en la estructura sobre la nacional en dirección Ribarroja con cota 63,103 m. En ambos casos muy por debajo de la limitación. Además, indica que el enlace del aeropuerto se encuentra adicionalmente dentro de una zona de seguridad por servidumbres radioeléctricas denominada TWR, cuya limitación es de 87 m, por tanto, igualmente muy lejos de la cota máxima en el enlace de 63,103 m. Por todo lo expuesto, considera que el Proyecto se adecua a las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto y es susceptible de la obtención de la correspondiente resolución favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Por otra parte, al objeto de coordinar las actuaciones del proyecto se formalizará un acuerdo, mediante reuniones de coordinación, entre la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana y AENA y se solicitará el correspondiente permiso para la ejecución de las obras de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

La Comunidad de Regantes de la Real Acequia de Moncada comunica que no tiene inconveniente en la ejecución de dicho Proyecto, informando de la salvedad de que todas las acequias afectadas por el proyecto deberán ser expropiadas y repuestas para continuar con el servicio de riego, a excepción de los tramos de canal principal cuya propiedad conservará esta Comunidad de Regantes por medio de la permuta de los tramos antiguos por los nuevos.

El promotor indica se prevé la reposición de las acequias afectadas, su expropiación y permuta.

Las empresas publicas SEPES (Entidad Pública Empresarial de Suelo), EPSAR (Entidad de Saneamiento de Aguas Residuales) y EMSHI (Entidad Metropolitana de Servicios Hidráulicos) presentan alegaciones referentes a las afecciones sobre las infraestructuras que gestionan. Asimismo Gas Natural muestra su disposición para estudiar, conjuntamente, las eventuales afecciones que puedan producir a sus instalaciones. Por ultimo EIGE (Entidad de Infraestructuras de la Generalitat) considera que no es necesario presentar alegación alguna puesto que la aprobación del proyecto no interfiere actualmente sobre sus competencias.

El promotor responde que, aprovechando la información remitida en el proceso de información pública y alegaciones al proyecto, se estudiarán y coordinarán las afecciones y su resolución.

Una vez analizado el expediente, con fecha 9 de julio de 2014, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, a la vista del resultado de la información pública y de las consultas a las administraciones ambientales afectadas, consideró que aún existían algunos aspectos de la evaluación que necesitaban ser clarificados, por lo que realizó solicitudes de información a diversas instituciones de la Generalitat Valenciana:

Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte.

El 25 de julio de 2014 se recibió informe de la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial, de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, que recogía los informes derivados de las consultas realizadas a la Sección Forestal (por la posible afección a la Vía Pecuaria Vereda de Chimetes, al Parque Natural del Río Turia y a suelo forestal); al Servicio de Ordenación del Territorio (por el riesgo de inundación existente), al Servicio de Protección y Control Integrado de la Contaminación (por la contaminación acústica); al Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje (respecto al contenido en materia de paisaje), todas ellas de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana. Las conclusiones de estos informes son las siguientes:

En el proyecto no existe superficie incluida en el Catalogo de Montes de Utilidad Pública ni monte consorciado gestionado por la sección forestal;

Tomando como base la normativa urbanística del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación la Comunitat Valenciana (Patricova), el proyecto de trazado para la construcción de los enlaces al aeropuerto y a la V-30 desde la N-220, así como las modificaciones planteadas a la misma, se encuentran afectados por el riesgo de inundabilidad aunque se considera que es compatible con los niveles del mismo;

La reposición de la Vereda de Chimetes deberá realizarse aprovechando la pasarela existente, haciendo pasar una senda peatonal de una anchura mínima de 3 metros por el suelo de la misma, con entronques en el oeste y sureste de la pasarela;

El Servicio de Protección y Control Integrado de la Contaminación de la Dirección General de Calidad Ambiental informa que en estudio acústico realizado por el promotor se detectan superaciones de los objetivos de calidad y se plantean una serie de medidas correctoras, sin embargo, de conformidad con lo especificado en el apartado b) del anexo IV del Decreto 104/2006, de 14 de junio del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, dicho estudio acústico deberá completarse con un plan de comprobación, a la puesta en funcionamiento de la infraestructura, de la utilidad de las medidas correctoras establecidas y con un plan de mantenimiento de las medidas correctoras.

El 31 de julio de 2014 se recibió informe del Servicio de Patrimonio Cultural de la Dirección General de Cultura, de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte, de la Generalitat Valenciana indicando que, para emitir el informe relativo a la conformidad del proyecto con la normativa en materia de patrimonio, es necesario la presentación de una Memoria de Impacto Patrimonial para cuya elaboración se deberá llevar a cabo, con carácter previo y preceptivo, una prospección arqueológica que, al tener consideración legal de actuación arqueológica, requiere de la autorización expresa de la Dirección Territorial de Cultura de Valencia. También será necesaria la autorización de la Consejería de Cultura para la consulta de los datos obtenidos en el Inventario General del Patrimonio Cultural Valenciano relativos a la situación de los yacimientos arqueológicos o paleontológicos que no estén abiertos a la vista pública.

Respecto a la protección legal de los Bienes de Interés Cultural, cualquier intervención que pudiese afectar a los mismos o a su entorno de protección debe autorizarse expresamente por la Dirección General de Cultura, de acuerdo con lo establecido en el artículo 35 de la Ley del Patrimonio Cultural Valenciano. Por último, se tendrá en cuenta lo establecido en la disposición adicional quinta de la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano respecto al reconocimiento legal de Bienes de Inmuebles de relevancia Local, en atención a su naturaleza patrimonial.

Por otra parte, el promotor remitió a la Subdirección General de Evaluación Ambiental de este Ministerio, el 7 de octubre de 2014, informe de la Dirección Territorial de Educación, Cultura y Deporte, de la Consejería de Educación Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana, indicando que se deberá introducir en el proyecto un apartado justificativo en el cual se exprese el tratamiento que el Catalogo de Bienes y Espacios Protegidos de cada uno de los municipios afectados realizada respecto a los inmuebles detectados en el ámbito del proyecto (en el campo de la arquitectura).

El promotor señala que, tras un análisis de la información disponible en los ayuntamientos, no existe en ninguno un catálogo oficial de elementos protegidos, actualizado, en la disciplina de la arquitectura, por lo que en la siguiente fase de redacción se llevará a cabo por un titulado superior en materia de arquitectura.

3.2 Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras su consideración. Tras la información pública, el promotor plantea realizar el análisis de viabilidad, en la siguiente fase de redacción del proyecto, de las siguientes actuaciones:

La prolongación de la avenida dels Arcs hasta la calle Rosas, aprovechando el retranqueo del futuro ramal hacia el aeropuerto y Ribarroja del Turia.

Se propone cambiar el sentido de la calle Ademuz entre las calles Montserrat y Turís para facilitar el acceso a los edificios de viviendas adyacentes a la calle Turís, sin tener que perturbar o alargar en exceso el recorrido en vehículo de sus habitantes.

Se propone la entrada/salida a la segunda fase del polígono de Fuente del Jarro por la calle Ciudad de Barcelona, derivando el tráfico hasta la glorieta existente en la CV-371 para acceder desde este punto a la V-30 en ambos sentidos. Esta opción es, en definitiva, una mejora del proyecto de trazado presentado. Con esta solución el camino de servicio adosado a la V-30 pasará a ser una carretera con sección 7/10, apta para el tránsito de los vehículos, que permitirá la comunicación directa del Polígono de Fuente del Jarro con la V-30 en ambas direcciones.

Se propone estudiar la posibilidad de incorporar en el Proyecto de Construcción de una nueva conexión entre las calles Magallanes y Gandia de Manises.

#### 4. *Integración de la evaluación. Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias. Seguimiento ambiental*

4.1 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias.

A continuación se presente un resumen de los principales impactos identificados en el estudio de impacto ambiental, así como las medidas preventivas y correctoras previstas para su minimización:

A) Efectos sobre la geomorfología y edafología. Respecto a la geomorfología, las principales afecciones se podrán producir durante la fase de construcción. Los nuevos taludes, especialmente los desmontes, debido a la pérdida de la cobertura vegetal y de la capa edáfica, pueden sufrir cambios en los procesos geomorfológicos a nivel local durante e inmediatamente después de su creación, además de suponer una alteración significativa de las formas naturales del relieve.

Para mejorar la estabilidad del talud, su estética, y facilitar la restauración de la cubierta vegetal, se plantea el descabezado y redondeo de las aristas de los desmontes, una vez finalizada su excavación.

En el presente proyecto existe un déficit de tierras de 142.005,20 m<sup>3</sup>. Para compensar este déficit se emplearán tierras de las canteras de Carasoles (a 8,7 km) y Alpedroches (Atienza, Guadalajara, a 361 km), ambas en activo y legalmente autorizadas. El estudio de impacto ambiental indica que los materiales sobrantes deberán ser retirados a vertedero autorizado o empleados en los rellenos de la propia obra o de obras colindantes, considerándose inaceptable su abandono en el entorno de la misma. El volumen de material que es necesario transportar a vertedero es 93.193,28 m<sup>3</sup>. Para acoger este material se utilizará el vertedero de Sagunto, a 31,6 km, para la restauración de una actividad extractiva abandonada, teniendo que coordinarse con el órgano ambiental competente en esa materia, y la planta de tratamiento de residuos de construcción y demolición (RCDs) de GEMERSA, a 20,3 km, incluida en el listado de gestores de residuos de la Comunidad Valenciana y, por tanto, autorizada para el destino de RCDs procedentes de la obra.

En relación a la edafología, en el ámbito de estudio el capital edáfico es alto, como demuestra el hecho de que todos los suelos de vega están clasificados con la categoría de capacidad agrológica elevada (clase B). Por ello, como medidas de carácter general para su protección se adoptarán las siguientes medidas preventivas:

Jalonamiento de la franja de ocupación, tanto de la directamente asociada a la construcción de la plataforma y demás elementos permanentes, como a las actividades auxiliares durante la construcción, con el fin de delimitar espacialmente la zona de ocupación estricta de la actuación, mediante cinta o banda plástica y estacas o piquetas metálicas, que se retirarán una vez finalice la fase de obra. Este jalonamiento habrá de ser revisado durante toda la fase de construcción, reponiendo aquel que eventualmente pudiera haberse dañado.

Se seguirá un plan de recuperación, acopio, mantenimiento y reutilización del suelo fértil afectado. Esta medida tiene como finalidad la reutilización de dicho recurso en las tareas de restauración e integración ambiental de las obras.

En las zonas de instalaciones auxiliares, y especialmente en aquellas en que se realicen operaciones de mantenimiento de la maquinaria y/o estén en funcionamiento plantas y equipos fijos, se adoptará un plan de gestión de residuos.

Con el fin de prever la aparición de procesos erosivos en las superficies terminadas, se recomienda el inicio de las labores de revegetación de modo que discurra el menor lapso de tiempo posible, para crear una cubierta vegetal protectora y eficaz contra dichos procesos.

B) Efectos sobre la hidrología. Las principales afecciones sobre la hidrología superficial, en la fase de construcción, se derivan de la pérdida de la calidad de las aguas debido a los movimientos de tierras, que pueden producir un aumento de los sólidos en suspensión y sólidos disueltos; por el movimiento y almacén de maquinaria en la zona, que podrían causar posibles vertidos accidentales; y por todas las actividades asociadas a la obra de la infraestructura, especialmente en áreas de influencia del río Turia.

En fase de explotación, las diferentes acciones de conservación y los vertidos accidentales, procedentes de los vehículos circulantes, pueden constituir posibles afecciones a la hidrología superficial.

Como medidas preventivas de estos impactos se señalan las siguientes:

Adecuado diseño de obras de drenaje y estructuras, para garantizar la continuidad la red de drenaje natural. Asimismo, y para minimizar los efectos sobre el río Turia, se propone, una ubicación de las pilas de los viaductos alejadas de las márgenes y del lecho, a una distancia no inferior a 5 m desde la ribera.

Control de la ubicación de zonas de instalaciones y parques de maquinaria, situando estas zonas fuera de la influencia de cauces y de terrenos permeables.

Jalonamientos provisionales de protección de la ribera del río Turia de, al menos, la anchura del tablero, situando dicho jalonamiento a 5 metros desde el margen o realizándose mediante un cerramiento metálico con postes hormigonados y malla metálica. Una vez finalizadas las obras, este cerramiento será desmantelado y los residuos retirados a vertedero.

Control de vertidos, incluyendo unos procedimientos de recepción, transporte, almacenamiento y acopio de materiales; medidas preventivas y de actuación para el manejo de la maquinaria, su mantenimiento y reparaciones; así como un plan de gestión de residuos.

Plan de recuperación ambiental e integración paisajística, mediante la restauración vegetal de riberas de aquellas márgenes que pudieran verse afectadas con la construcción de estructuras y obras de drenaje. Esta restauración servirá, a su vez, para adecuarlos al paso de fauna terrestre.

En las inmediaciones del cauce del río Turia, y en previsión de arrastres de sólidos en suspensión en las aguas de escorrentía durante la realización de las obras, se dispondrán barreras de retención de sedimentos, que actúen como diques, reteniendo dichos materiales para evitar su aportación al cauce.

Se dispondrán balsas temporales de decantación en las zonas de instalaciones auxiliares, que decante las aguas procedentes de los parques de maquinaria y de la excavación de túneles, de forma previa a su incorporación a la red de drenaje natural, evitando vertidos accidentales. Las balsas deberán ser objeto de seguimiento para establecer la periodicidad de los vaciados de lodos. Asimismo, serán desmanteladas tras la finalización de las obras, restaurando el terreno donde se ubiquen.

En fase de proyecto de construcción se estudiará la necesidad y en su caso el diseño de balsas de retención, desengrasado y decantación permanentes. En caso de que fueran necesarias, la capacidad de las balsas es aquella que permitiría acoger el volumen de un camión cisterna de mercancías peligrosas de grandes dimensiones y contener un volumen suficiente de líquido durante el tiempo necesario para que se retenga el porcentaje suficiente de los sólidos en suspensión (conseguir la decantación de partículas de al menos 0,01 cm), teniendo en cuenta el caudal de entrada y de salida de la balsa.

La ampliación del falso túnel en Manises, se sitúa por encima de los niveles freáticos regionales por lo que no son previsibles variaciones de la piezometría por efectos de barrera o de drenaje de esta obra. Únicamente, en el caso de los terraplenes situados entre en el río Turia y en enlace de la N-220 con la V-30 el promotor indica que se prestará especial atención al diseño adecuado de los correspondientes drenajes para minimizar los encharcamientos aguas arriba o la modificación del régimen de recarga de los acuíferos.

Para evitar la afección a la calidad de las aguas subterráneas, en la zona donde se prevé la ampliación del viaducto sobre el Turia, se evitará la ubicación de instalaciones que pudieran generar algún tipo de efluentes residuales (aguas residuales, grasas, aceites, etc.) y/o de acopios con lixiviados potencialmente contaminantes. Durante la fase de explotación sólo se tiene en cuenta el riesgo de accidentes.

C) Efectos sobre la vegetación. Las alteraciones de la vegetación se producirán en la fase de construcción. Los movimientos de tierra y el desbroce de la vegetación en las zonas ocupadas por la infraestructura suponen destrucción directa de la vegetación o degradación, y cambios en la estructura de la comunidad, con la generación de superficies desnudas que pueden ser colonizadas por especies nitrófilas típicas de las márgenes de la red viaria y otras formaciones ruderales, con la consiguiente pérdida de la calidad de las formaciones vegetales existentes.

En la fase de obra, por otra parte, se produce un incremento del riesgo de incendio debido al tráfico de maquinaria y la presencia de personal que puede provocar, accidentalmente, incendios.

Para paliar estas afecciones, deberán adoptarse medidas fundamentalmente preventivas de vigilancia y control durante la fase de obras:

Los trabajos cumplirán con lo establecido en el Decreto 7/2004, de 23 de enero, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales.

Proyecto de revegetación, especificándose con detalle todas las labores de revegetación, así como las especies vegetales a emplear y su distribución en el ámbito del proyecto.

Jalonamiento de protección en las zonas adyacentes a las áreas con formaciones vegetales de interés natural existentes en la ribera de río Turia.

Riegos periódicos de la traza y de los caminos auxiliares para limitar el polvo generado por el tráfico de los vehículos pesados y de la maquinaria.

D) Efectos sobre la fauna.–Las principales afecciones sobre la fauna del ámbito de estudio se centran en la contaminación acústica (maquinaria durante la fase de construcción, tráfico viario en la fase de explotación), la modificación o destrucción del hábitat provocada por los movimientos de tierras y los desbroces, y el efecto barrera que supone la instalación de una infraestructura lineal al paso de los animales, en este caso atenuada, ya que las actuaciones se disponen junto a una infraestructura ya existente,

susceptible además de funcionar como paso de fauna en la zona del viaducto sobre el río Turia.

Para la atenuación de estos impactos se han planteado las oportunas medidas correctoras:

Para el acceso a obra de vehículos pesados y maquinaria se considerarán los caminos y vías de acceso existentes, evitando, en la medida de lo posible, la apertura de nuevas pistas que supongan una destrucción adicional de hábitats de fauna. Además, en aquellas zonas de mayor interés faunístico, concretamente en el biotopo fluvial, se llevará a cabo, previo a los trabajos de despeje y desbroce, la señalización de la zona de ocupación del trazado, de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso.

Adecuación de obras de drenaje transversal como pasos para fauna, incluyendo actuaciones en elementos ya existentes.

Adecuación de sistema de drenaje longitudinal, mediante creación de rampas que permitan el acceso desde el fondo de la obra hasta la coronación.

Adecuación del cerramiento perimetral, para minimizar el riesgo de atropellos de fauna silvestre en la fase de explotación.

E) Efectos sobre el paisaje. Las acciones de proyecto que serán potencialmente responsables de los impactos paisajísticos durante la fase de construcción serán el despeje y desbroce, el movimiento de tierras, la generación de taludes, la construcción de obras auxiliares, pistas y caminos de acceso a la obra y la construcción de estructuras y obras de drenaje. Durante la fase de explotación, el impacto paisajístico vendrá dado por la presencia de la propia infraestructura.

Para la atenuación de estos impactos en el estudio de impacto ambiental se plantean las siguientes medidas correctoras:

Limitar las superficies visibles tanto desde la propia infraestructura proyectada como desde el exterior y prever en sus inmediaciones suficiente espacio para la plantación de especies vegetales capaces de enmascarar total o parcialmente estas actuaciones.

Evitar el empleo de colores fuertes o saturados que contrasten con el entorno y sustituirlos por los tonos dominantes en el paisaje como ocre, sienas, verdes, etc. Las pantallas antirruído se proyectarán con bandas de colores suaves de disposición horizontal ligeramente sinusoidal y de ancho variable. El promotor indica en el estudio acústico que los materiales a emplear serán metacrilato y hormigón recubierto de vegetación.

Respecto a los taludes de desmonte, se evitarán geometrías artificiosas en su coronación y se hará que su superficie del talud sea lo más rugosa posible. Las especies a plantar se distribuirán de forma irregular, tratando de romper la continuidad y la uniformidad del talud y su apariencia artificial.

Por lo que respecta a los terraplenes, se evitarán las morfologías planas o de aspecto artificial tendiendo a formas blandas y perfiles irregulares, curvos u ondulados intentando conseguir formas de aspecto natural. Asimismo, siempre que sea posible, la superficie de los mismos deberá recubrirse con materiales adecuados y tierra vegetal extraída de la propia traza, procediéndose posteriormente a su revegetación mediante hidrosiembra.

En el caso de los vertederos, de ser precisos nuevos enclaves, se utilizarán áreas que tengan menor visibilidad, tendiendo a crear volúmenes de masa alargada y de poca altura. Los materiales se compactarán ligeramente y se cubrirán con tierras vegetales o materiales finos procurando que el aspecto final del vertedero sea análogo al terreno circundante (color, morfología, etc.).

Aunque no se han planteado préstamos, según la Orden Circular 22/07, la adecuación de estas zonas debería contemplar el modelado de los taludes finales de manera que se consiga un perfil geotécnicamente estable, integrado en la morfología característica del entorno y que facilite la implantación de la vegetación. Además, deberá preverse su recuperación y revegetación.

F) Efectos sobre los espacios protegidos y de interés ambiental. Como medida preventiva, con el fin de preservar sus actuales condiciones, el Parque Natural del río Turia quedará incluido en las denominadas zonas de exclusión, a cartografiar en posteriores fases de proyecto, en las cuales no se permite la ubicación de actividades y zonas auxiliares y complementarias de la obra.

Asimismo, durante todo el proceso constructivo deberán extremarse las precauciones en las áreas incluidas en este espacio, empleando, previamente a los trabajos de despeje y desbroce, un cerramiento metálico que delimite la zona de ocupación del trazado, de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso, para que el tráfico de la maquinaria y los elementos auxiliares de obra se restrinjan al interior de la zona acotada.

G) Calidad del aire y ruido. La pérdida de calidad del hábitat humano en el ámbito de este proyecto se refleja principalmente en la pérdida de la calidad atmosférica y la pérdida de la calidad acústica. En cuanto a la pérdida de la calidad del aire, en fase de construcción, el aumento de las emisiones de gases y polvo estarán presentes sólo mientras se están ejecutando las obras. Estas molestias afectarán a las viviendas y casas de campo próximas. En fase de funcionamiento, la inmisión de contaminantes a la atmósfera se verá limitada a los gases de combustión procedentes del tráfico rodado.

Para minimizar este impacto se llevaran a cabo las siguientes medidas:

Estabilización de los viales de obra o riego continuo de éstos mediante camiones cuba, con el fin de evitar los impactos derivados por la emisión de partículas de polvo.

Se controlarán los niveles de emisión de gases contaminantes y ruidos de la maquinaria, vehículos de transporte y equipos fijos, en función de los niveles máximos establecidos por la normativa vigente.

Se controlará que los camiones que transporten tierras lleven la carga debidamente cubierta con lonas o mallas especiales con el fin de evitar la dispersión de partículas de polvo a la atmósfera.

Respecto a la calidad acústica, el promotor ha desarrollado un trabajo específico en esta materia donde se muestra que, en las áreas de uso docente y en alguna zona con uso residencial, no se cumplen los objetivos de calidad acústica. Para reducir este impacto como medida se plantea la inserción de pantallas acústicas de tal forma que se reduzcan los niveles sonoros a valores acordes con la legislación. Las zonas a proteger son los dos centros educativos más próximos a la N-220, los edificios de carácter residencial de la primera línea de edificación y el edificio destinado a hotel en las proximidades del punto kilométrico 0+600 margen derecho sentido creciente. Las pantallas proyectadas tienen una altura entre 3 y 5 metros y una longitud total de 872 metros. Los objetivos de calidad acústica se muestran en la siguiente tabla:

Área acústica . . . . .	Normativa estatal			Normativa autonómica	
	Ld	Le	Ln	Ldía	Lnoche
Docente/Sanitario . . . . .	60	60	50	55	45
Residencial . . . . .	65	65	55	65	55
Terciario . . . . .	70	70	65	75	65
Terciario (uso recreativo y espectáculos) . . . . .	73	73	63	75	65
Industrial . . . . .	75	75	65	80	70

Únicamente para el área acústica docente/sanitario la legislación autonómica presenta un objetivo de calidad acústica más restrictivo que la estatal, por lo que es la única área acústica donde se ha tomado como referencia el objetivo de calidad acústica establecido por la normativa autonómica.

Además, antes de comenzar la obra, se deberán estudiar los recorridos de la maquinaria y de los vehículos pesados, así como el emplazamiento de las instalaciones

de obra y demás estructuras temporales, de forma que se minimice el impacto acústico sobre la población en la fase de construcción.

H) Efectos sobre el patrimonio cultural. En virtud de los resultados obtenidos con la actuación arqueológica, y en la evaluación de la afección de la obra civil proyectada sobre los bienes arqueológicos, se considera que la realización del proyecto, en caso de que no se aplicaran las correspondientes medidas correctoras contempladas, podría motivar la afección de posibles restos arqueológicos que el subsuelo pudiera albergar, por lo que, en virtud de la normativa vigente en materia de Patrimonio, y de conformidad con las obligaciones a que queda sujeta la dirección facultativa según la autorización para la realización de trabajos arqueológicos emitida por la Administración Competente, en el estudio de impacto ambiental se recoge que se lleven a cabo las siguientes medidas preventivas:

Establecimiento de un espacio de cautela en torno al emplazamiento del bien patrimonial, incluyendo su señalización y delimitación física, mediante un vallado de obra.

En este espacio se recomienda que no se lleven a cabo trabajos de remoción del terreno ni tránsito de maquinaria pesada. En caso de que estos trabajos fueran precisos, se deberá realizar, previamente, la peritación arqueológica del subsuelo afectado por estos trabajos.

Seguimiento y control arqueológico de todos los movimientos de tierra de la obra civil que ocasionen la alteración de la rasante actual del terreno, prestando especial atención en aquellas zonas donde no se ha podido llevar a cabo la prospección visual de campo debido a la imposibilidad de acceso por parte del equipo de prospección.

4.2 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas. El estudio de impacto ambiental recoge una serie de controles, tanto en la fase de obras como de explotación, que se detallan a continuación:

Calidad del aire: Control de las prácticas de riego diariamente sobre las tareas asociadas al movimiento de tierras, recopilándose en informes mensuales. Se realizarán campañas de medición de niveles sonoros en puntos receptores sensibles, mediante el empleo de sonómetros. Los lugares de inspección serán, al menos, la zona urbana residencial de Manises y las zonas donde se han proyectados pantallas acústicas. Las mediciones se realizarán con carácter previo a las obras y desde el momento de puesta en explotación de la línea, con periodicidad trimestral durante el primer año, y semestral los siguientes. En los informes que se redacten se incluirán, no sólo los resultados que se obtengan en las campañas de medición y su evolución, sino aspectos relacionados con la explotación de la infraestructura, especialmente, el número y tipo de vehículos que circulan y sus velocidades.

Vertederos: Se verificará la correcta utilización de las áreas de vertedero y que su ejecución respeta las formas de relieve aledañas.

Protección de los cauces y de la calidad de aguas: Los mecanismos de supervisión verificarán, la no afección al esquema de drenaje y la adopción de medidas de protección y corrección planteadas. Las aguas, en especial las del río Turia, se analizarán, con frecuencia bimensual, antes de las primeras acciones constructivas (apertura de pistas de acceso, despeje y desbroce, etc.), durante el desarrollo de las mismas y tras la ejecución de los sistemas de corrección propuestos hasta la recepción definitiva de la obra, determinándose en laboratorios homologados, entre otros, caudal circulante, temperatura, pH, oxígeno disuelto, sólidos en suspensión, dureza, principales aniones y cationes, conductividad eléctrica, hidrocarburos, aceites y grasas, etc. Para ello, se establecerán estaciones de muestreo 100 m aguas arriba y 100 m aguas abajo de las intersecciones con la traza o de los puntos donde se realice el desagüe de cauces tributarios afectados por las obras. La periodicidad en la emisión de los informes recopilatorios de los datos resultantes de los análisis de aguas será semestral y en ellos se elaborarán trabajos descriptivos de la incidencia sobre la calidad de las aguas superficiales a remitir al órgano ambiental sustantivo.



Protección de suelo agrícola: Se controlará la idoneidad de los emplazamientos seleccionados para acopiar las tierras, que no deberán rebasar una altura superior al 1,5 m, impidiendo en todo momento que se mezclen con piedras, gravas, o cualquier otro material de la obra. Para comprobar la naturaleza y composición química de los acopios y validar su calidad como tierras vegetales, se tomarán diferentes muestras para su posterior análisis en laboratorio. En cada muestra, recogida, conservada y analizada en laboratorios acreditados, podrán determinarse, entre otros, textura, conductividad eléctrica, pH, materia orgánica oxidable, relación C/N, nitrógeno total, fósforo asimilable, potasio asimilable, sodio cambiante, potasio cambiante, calcio cambiante, magnesio cambiante, necesidades de cal, etc. Los resultados serán objeto de un informe final único.

Seguimiento de las formaciones vegetales, espacios interés natural e integración paisajística: Se realizará el seguimiento durante el proceso de obras de las técnicas de restauración vegetal e integración paisajística diseñadas, basadas en las tareas de siembras e hidrosiembras y plantaciones arbóreas y arbustivas. Se mantendrán los oportunos contactos con la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanismo i Habitatge, al objeto de detallar las actuaciones. Se realizará una inspección con quincenal de los movimientos de tierra y demás ámbitos de revegetación. Se verificará el estado y efectividad de las medidas correctoras relacionadas con la restauración ambiental (adecuación de taludes, erosión, etc.), con periodicidad semestral y durante el periodo de garantía, incluyendo la totalidad de tratamientos sobre los elementos vegetales dispuestos, así como su mantenimiento y la reposición de marras.

Control sobre la fauna: Se realizará un seguimiento referido al estado, funcionalidad y utilización por parte de la fauna, de los elementos de las distintas estructuras protectoras y correctoras destinadas a evitar el impacto sobre la fauna. Dicho seguimiento tendrá carácter semestral, con una temporada de muestreo invernal (enero-febrero) y otra estival (julio-agosto), recopilándose en un informe anual durante los tres años posteriores a la finalización de la obra.

Control del patrimonio cultural: Los trabajos a realizar son, fundamentalmente, el control y seguimiento arqueológico de las obras de construcción, en especial los movimientos de tierras, y la ejecución de excavaciones y actuaciones puntuales en yacimientos que pudieran ser detectados durante el seguimiento arqueológico y afectados por las obras. Este conjunto de tareas, se estructurará en informes de carácter mensual, debiendo mantener contactos con la Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma tanto para validar la metodología de trabajo y la exposición y contenido de los informes, como para documentar cualquier nuevo hallazgo obtenido.

## 5. Condiciones al proyecto

El proyecto de construcción deberá incorporar todas las medidas preventivas, correctoras y de seguimiento ambiental establecidas en el estudio de impacto ambiental y deberán, además, incorporar las condiciones y prescripciones ambientales definidas en el presente apartado, la mayoría de ellas definidas como resultado de los informes emitidos durante el periodo de información pública y consultas.

Todas las medidas a las que hace referencia el párrafo anterior deben quedar definidas contractualmente en los proyectos de trazado y construcción, para lo que se incluirán en los correspondientes planos y cronogramas de obras; quedarán claramente integradas dentro del plan de obra al igual que el resto de las actuaciones e irán presupuestadas de la misma manera que el resto de actuaciones del proyecto.

5.1 Medidas para la protección de la hidrología. Se deberán incorporar, en el proyecto de construcción, las medidas de protección de la hidrología y calidad de las aguas indicadas en el informe aportado por la Confederación Hidrográfica del Júcar, referidas a la adecuada disposición de posibles depósitos de materiales, el mantenimiento de la zona de servidumbre de 5 metros para uso público, la responsabilidad en cuanto a daños y perjuicios que puedan ocasionarse en los bienes de dominio público o privado y terceros, la conservación de la obra en perfecto estado de policía para permitir el paso libre de la circulación de las aguas, el sometimiento a la inspección y vigilancia por parte

de la Confederación Hidrográfica y al cumplimiento de las disposiciones de la legislación de pesca fluvial para la conservación de las especies acuícolas.

5.2 Medidas para la protección contra el ruido. En el proyecto constructivo, se revisará el estudio acústico ya elaborado, de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, así como con 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 de 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.

Actualización, en su caso, del estudio acústico, en las zonas donde la calificación de usos del suelo utilizada en el estudio de impacto ambiental no coincida con lo contemplado en la planificación urbanística vigente y, en caso necesario, variar la zonificación acústica propuesta y adaptar las medidas protectoras.

Asimismo el estudio acústico deberá incluir un plan de comprobación, en la fase de explotación, del cumplimiento de los objetivos de calidad en las zonas colindantes según los valores reales de tráfico: número de vehículos, características de la vía, medidas correctoras ejecutadas, etc. A su vez, se incluirá un plan de mantenimiento de las medidas correctoras, especificando que organismo será responsable de dicho mantenimiento.

5.3 Medidas para la 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 mismas, en coordinación con el órgano ambiental competente de la Generalitat Valenciana, con objeto de minimizar los posibles impactos sobre las mismas.

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. Para la reposición de los árboles eliminados, se deberá tener en cuenta la actual ordenanza municipal de protección del arbolado, así como la legislación ambiental municipal vigente en el momento de redacción del proyecto de construcción en los términos municipales afectados.

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.

5.4 Medidas para la 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.

Sin perjuicio de lo ya propuesto, 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 Medidas para la conservación del paisaje. En la siguiente fase de redacción del proyecto se incorporará una cartografía de Clasificación Ambiental del Territorio que incluya una zonificación del mismo en función de su distinto grado de fragilidad ambiental

para su uso como zonas de ubicación de instalaciones auxiliares de obra, considerándose tres categorías:

**Zonas excluidas:** Se prohíbe la localización de cualquier área auxiliar de las obras, préstamos, construcciones temporales o permanentes, acopios de materiales, viario o instalación al servicio de las obras. Se consideran zonas excluidas las zonas incluidas en el Área de Protección (AP-1) del Parque Natural del Turia, siempre y cuando no se encuentren dentro del Corredor preferente de infraestructuras, los cauces fluviales, riberas y acequias, las formaciones vegetales naturales singulares, concretamente garriga y vegetación de ribera a menos de 25 m del cauce, las áreas habitadas de Manises y Paterna y las áreas de exclusión por presencia de elementos del patrimonio cultural.

**Zonas restringidas:** Podrán admitir instalaciones o acopios temporales. Incluyen la Zona de influencia (ZI-1) y todas las zonas incluidas dentro Corredor preferente de infraestructuras según el PORN del Parque Natural del Turia.

**Zonas admisibles:** Se podrán localizar instalaciones y elementos que por sus características tengan un carácter permanente. Se acompañarán de actuaciones para lograr su integración en el entorno, a incluir en el proyecto de restauración.

5.6 Medidas para la protección del patrimonio cultural. Sin perjuicio de lo que la Consejería indique en el informe de compatibilidad, en el caso de que, durante la siguiente fase de redacción, los municipios afectados no contasen con un Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos adaptado a la Ley 14/2003, de 10 de abril, de Patrimonio de la Generalitat Valenciana (LPCV), es necesario, desde la disciplina de arquitectura, que un titulado superior en esta materia lleve a cabo el estudio y evaluación de los inmuebles con interés patrimonial detectados en el ámbito objeto de proyecto que merezcan formar parte del patrimonio cultural valenciano. Dicho estudio deberá ser asumido como propio por los ayuntamientos en virtud del artículo 47 de la LPCV. Igualmente, en su caso, deberá justificarse la inexistencia de elementos de interés patrimonial afectados. Una vez detectados los bienes inmuebles con valores, se introducirá una propuesta detallada de medidas protectoras.

5.7 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.

En la fase de redacción del proyecto ejecutivo se completará el diseño y cálculo de la reposición de los servicios afectados (acequias, canales, conducciones, redes de distribución de gas, electricidad, infraestructuras de saneamiento y depuración, abastecimiento de agua potable, etc.) de acuerdo a la normativa vigente. La reposición de la vía pecuaria Vereda de Chimetes deberá coordinarse con el organismo competente de la Generalitat Valenciana.

5.8 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).

Finalmente, y en la siguiente fase de redacción del proyecto se incluirán los siguientes apartados, con cartografía y presupuesto, debiéndose realizar en coordinación y con la aprobación de las distintas administraciones competentes en las correspondientes materias:

Detalle de las medidas preventivas, correctoras y de restauración paisajística de las obras, en especial de las que afecten al Parque Natural del Turia, incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental. Se analizará la posibilidad de agrupar las zonas de ocupación temporal en la ribera del río al este de la carretera.

Detalle de los itinerarios peatonales por encima de la losa de cubrición del soterramiento, especialmente en las proximidades de los centros docentes.

Diseño tanto de las aceras como la pasarela peatonal de acuerdo a la normativa de accesibilidad en el medio urbano y supresión de barreras arquitectónicas vigente.

Detalle del proyecto general de alumbrado público, semaforización, las soluciones de iluminación durante los desvíos así como las soluciones propuestas para la red de alcantarillado, los detalles de mobiliario urbano y de jardinería de Manises.

Drenaje, en la zona de los dos pasos superiores previstos y en las parcelas afectadas por el trazado, que garantice la evacuación de las aguas pluviales.

Detalle de las medidas a adoptar para disminuir la afección al tráfico rodado (desvíos provisionales, fases, duración, etc.).

Seguimiento y vigilancia.—En la documentación ambiental de acompañamiento del proyecto constructivo se incluirá un programa de vigilancia y seguimiento ambiental con el desarrollo y nivel de detalle correspondiente que permita una sistematización racional del proceso, de acuerdo a los procedimientos y técnicas habituales.

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 Trazado N-220 de acceso al aeropuerto de Valencia, tramo enlace del aeropuerto-enlace de la V-30, al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa denominada Solución B y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos.

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 del Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 10 de febrero de 2015.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

