DOCUMENTO DE SÍNTESIS.





1.-.INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL ESTUDIO.

El presente Estudio de Impacto Ambiental se redacta en contestación a la resolución de la Secretaria General para la prevención de la contaminación, Dirección General de Calidad y Evaluación ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, por la que se notifica la necesidad de someter al proyecto de construcción "Ampliación a un tercer carril en la Autovía A-3. Tramo: Buñol-Valencia" a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Se compone este Estudio de varios apartados, dando respuesta a lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986 y los artículos 7 a 12 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de ejecución anterior.

2.- ANTECEDENTES.

La Orden de Estudio inicial del Proyecto de Construcción "Ampliación a tercer carril en la autovía A-3. Tramo: Buñol - Valencia" fue expedida el 20 de febrero de 2001.

Las conclusiones inmediatas que de ellas se derivan son:

Puntos kilométricos: 323 al 352
Longitud aproximada: 21,9 km.

Clase: Aumento de carriles

La Orden de Estudio indica expresamente:

"Se realizará un estudio de tráfico en el tramo considerado que permita conocer las intensidades existentes, la prognosis de tráfico, los niveles de servicio, e identificar el tramo en el que a partir del acceso a la ciudad de Valencia, sería necesaria la construcción de un tercer carril en la autovía A-3, y definiendo la ampliación de la plataforma del puente sobre el río Turia que permita albergar cuatro carriles por sentido de circulación. El proyecto deberá servir

para proponer una posible ampliación en diferentes fases, diferenciando el momento en que ésta sería necesaria por subtramos.

Las características de los nuevos carriles serán homogéneas con las de los actualmente existentes.

El estudio se someterá a procedimiento de Información Pública, de acuerdo con lo previsto en el artículo 10 de la Ley 25/1988, de 29 de Julio, de Carreteras.

Según lo indicado en el artículo 31 del vigente RGC, el proyecto incluirá un Análisis Ambiental, donde se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales fundamentales y en el que, asimismo, se proyectarán las medidas correctoras necesarias. El análisis Ambiental y las medidas correctoras atenderán prioritariamente a los aspectos relacionados con la prevención del ruido, la contaminación atmosférica, el saneamiento y recogida de aguas pluviales y defensa del entorno.

El presupuesto aproximado de ejecución por contrata de las obras, actualizado a precios del año 2.001, ascenderá a 4.700 Mptas., 28.247.569,00 € para una longitud de actuación de 21,9 km. Dicho presupuesto podrá verse modificado en función de la longitud final en la que sea necesaria la actuación, deducida del estudio de tráfico ordenado, y, en cualquier caso, el presupuesto de ejecución por contrata indicado no podrá ser modificado al alza en mas de un 10%, salvo debida justificación y previo informe conjunto de las Subdirecciones Generales de Planificación y Proyectos de la Dirección General de Carreteras."

Con fecha Julio 2005 se presentó Documento de Consulta Ambiental para determinar la necesidad de someter el proyecto a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Posteriormente se realizó modificación de la orden de Estudio Inicial, explicándose en los siguientes puntos las modificaciones contenidas en la misma.





Orden de Estudio. Según Resolución de la Dirección General de Carreteras, por delegación de la Subdirección General de Planificación, se ha modificado la Orden de Estudio del Proyecto de construcción "Ampliación a tercer carril en la autovía A-3. Tramo: Buñol-Valencia. P.K. 322 a 352" de manera que se reduce en seis kilómetros la longitud del proyecto estudiado, circunscribiéndose al tramo CV-50-Valencia, es decir del P.K 328 a 352. Así mismo, se revisa el presupuesto de Ejecución por Contrata de las obras estimándolo en CINCUENTA Y CINCO MILLONES CIENTO CUARENTA Y CINCO MIL, OCHOCIENTOS VEINTE EUROS (55.145.820,00 €). Ademas se han icorporado las siguientes actuaciones que no estaban recogidas en documentos anteriores (Orden de Estudio y Pliego de Prescripciones Técnicas):

- Modificación de la rasante de la calzada izquierda en la zona del enlace de Cheste, que conlleva la ejecución de un nuevo viaducto en esa calzada.
- Remodelación del enlace de Aldaia, mediante el proyecto de una nueva glorieta en la compleja intersección actual eliminando la existente de acceso a AENA, dando acceso a AENA a través de ramales directos o de conexión a través de esa nueva glorieta.
- Prolongación del ramal de cruce perteneciente al paso sobre la A-3 de conexión de la vía de servicio de margen izquierda con el vial que discurre entre Aldaia y Quart de Poblet: hasta conectar con la glorieta actual ampliando las dimensiones de la misma.
- Inclusión de un cuarto carril en la calzada izquierda entre el enlace de Aldaia y el enlace de acceso al aeropuerto. Este cuarto carril implica el desplazamiento del viario interior del aeropuerto en ese tramo.
- Proyecto de un ramal Madrid V-30 (sentido puerto) en el enlace entre la A-3 y la V-30 que conlleva la ejecución de un paso inferior bajo la V-30 y la modificación del trazado de dicha vía en una longitud de 1 km incluyendo la rectificación de las curvas existentes aguas abajo.
- Ejecución de 4 pasarelas sobre la A-3, como consecuencia de la ampliación de calzadas y de solicitudes de distintos ayuntamientos.
- 2. Eliminación del proyecto del nuevo puente sobre el río Turia que facilita el movimiento Puerto-Madrid, así como de las actuaciones en la V-30 planteadas en la margen izquierda del cauce.

3. Modificación de la remodelación del enlace planteada entre la Autovía A-3 y la autopista AP-7. Según queda reflejado en los planos correspondientes.

En octubre de 2006 se presentó ante la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental modificaciones al Documento de Consulta Ambiental inicialmente entregado.

Finalmente en Mayo de 2007 se notifica la decisión de de someter a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto "Ampliación a tercer carril en la autovía A-3. Tramo. Buñol-Valencia".

3.- AMBITO DE ACTUACIÓN.

La actuación que nos ocupa se ubica entre los p.k. 328 y 352 de la autovía A-3. atravesando los términos municipales de Chiva, Cheste, Riba Roja del Turia, Quart de Poblet, Aldaia, Xirivella, Mislata y Valencia.

Se trata de un tramo con un gran incremento de la IMD en los últimos años y que necesita urgentemente una ampliación de carriles en ambos sentidos.

A lo largo del tramo existen subtramos donde ya existen tres carriles por sentido, concretamente entre los p.k. 336 al 339,4 y del p.k. 347,9 al 350,3.

El proyecto consiste en reordenar el resto de tramos teniendo en cuenta los enlaces, pasos superiores e inferiores, vías de servicio, e infraestructuras de servicios existentes en la zona.

En concreto en el enlace de Cheste y en el de la A-7 se presentan distintintas alternativas aunque todas ellas suponen la creación de nuevos viales)





4- JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO Y NECESIDAD DE EJECUCIÓN.

El ámbito de estudio que se plantea, muestra en el momento actual un importate entramado viario alrededor del núcleo urbano de Valencia, así como una tupida red que se extiende por el área metropolitana de esta ciudad, dando servicio a los núcelos que la componen.

En este momento los accesos a la ciudad se hacen mayoritariamente por autovías, e igualmente existe una primera vía de Circunvalación no ya de la ciudad sino de la propia área metropolitana como es la A-7.

A la hora de analizar la actuación para la ampliación a un tercer carril de la A-3, hay que tener en cuenta no solo la situación actual de la red, sino aquellas propuestas y estudios llevados a cabo para vertebrar el territorio más exterior al contiguo urbano que supone Valencia y sus núcleos orbitales.

Por ello, hay que plantearse cual será a la captación y absorción que esta ampliación puede suponer para el tráfico, teniendo en cuenta esas nuevas propuestas.

En primer lugar hay que hacer referencia a la aprobación, por parte de Ministerio de Fomento, de la Orden de Estudio para la nueva "Circunvalación Exterior de Valencia" (EI4-V-33). En ésta, se habla de la necesidad de estudiar "las diferentes alternativa viables para la construcción de una vía de Circunvalación exterior al actual By-Pass de Valencia y una nueva penetración a Valencia desde la misma".

Esta necesidad de una nueva Circunvalación se justifica en el hecho de que en el año 2002 se construyó un tercer carril por calzada en el By-Pass de Valencia, ante el incremento de tráfico en esta vía. No obstante, según se afirma en la citada orden de estudio, a esta actuación debe añadirse esta nueva Circunvalación para así impedir que el actual By-Pass "alcance unos niveles de servicio inadecuados en el medio plazo".

Por lo tanto, la orden considera la necesidad de estudiar los posibles corredores para crear una vía de Circunvalación exterior al actual By-Pass de Valencia y una nueva penetración a la A-7, con sistema de peaje, inscritos en un ámbito espacial definido por la población de Buñol y los peajes de Sagunto y Silla.

Por otra parte, en el Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010, se indica, entre otras actuaciones a desarrollar por el Ministerio de Fomento, una nueva vía con carácter mas metropolitana como es la 2ª Circunvalación de Valencia, cuya reserva de suelo está en estudio, y que se representaba como un corredor pegado a la actual A-7 (By-Pass).

Igualmente, se menciona un nuevo acceso Buñol/A-7 a desarrollar por el propio Ministerio de Fomento, así como otras actuaciones reseñables como son la Ampliación y mejora de la capacidad de la V-30 o el Acceso Norte al Puerto de Valencia y tercer carril de la V-21.

Por último, hay que señalar otra actuación, en este caso a cargo de la Generalitat Valenciana, como es la autovía CV-50 Lliria-Alzira que vendría a completar el posible entramado viario del ámbito mas exterior del área metropolitana de Valencia.

En el momento actual el reparto de la IMD en la A-3 muestra como partiendo desde Buñol, donde la intensidad media diaria se sitúa alrededor de los 26.000 vehículos/día, ésta va creciendo conforme se está mas cercano a la ciudad de Valencia; así, a la altura de Loriguilla y Calicanto la IMD alcanza ya los 55.000 vehículos, justo antes del enlace con la A-7. A partir de ese punto todavía aumenta más el volumen de tráfico hasta casi los 80.000 vehículos en la zona de Manises.

En cuanto a la A-7 vía perpendicular a la A-3, concentra sus mayores volúmenes de tráfico en el espacio delimitado por las autovías A-3 y la CV-50 (Lliria-Valencia) superando ampliamente los 90.000 vehículos. En el resto de este itinerario desde el enlace de Puzol y hasta el de Silla, la IMD desciende hasta la mitad.





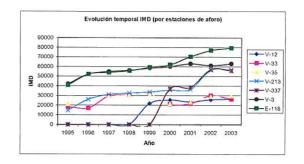
Otras vías con importantes niveles de tráfico son las distintas entradas a la ciudad de Valencia en su entorno mas inmediato como la N-221, la N-220 o la N-332, y ya dentro de la propia ciudad, la N-335, carretera de acceso al puerto de Valencia donde se llevan a cifrar en determinados puntos una IMD de 228.000 vehículos en el año 2003.

Una vez descrita la situación que se presenta en la actualidad en los accesos a Valencia, presentamos en el cuadro siguiente la evolución del tráfico en el periodo 1995-2003 atendiendo a la tipología de vehículos y a las tasas anuales acumuladas de crecimiento en el periodo considerado.

Evolución de la IMD y el porcentaje de pesados en la A-3

Circlan	A3.														
Etaión	VE		1	V33		V35		V213		V397		V3		EtB	
Aïo	IND	%Pes	MD	%Rts	MD	%Rs	MD	%Rs	MD	%Pes	IND	%Rs	MD	%Pes	
1915	nd	nd	18200	22,4%	2127	22,4%	145D	224%	red	nd	41999	224%	4042	224%	
1916	rd	red	17.179	222%	24758	222%	25892	222%	rel	nd	51999	220%	51924	222%	
1997	rd	rd	29499	17,0%	29032	17,0%	3090	211%	rď	rd	54649	211%	5365	211%	
1998	rd	nd	30399	157%	30277	157%	3220	145%	rd	rd	55930	145%	5535	145%	
1999	216TB	12.7%	3532	158%	31406	158%	33414	149%	rd	nd	5B116	149%	59104	137%	
2000	25221	11,8%	21117	109%	21427	109%	35322	109%	37088	133%	5988	149%	61.794	133%	
2001	23250	133%	21678	11,1%	23198	11,1%	36118	11,1%	38338	126%	62910	126%	7012	126%	
202	25/104	253%	2998	253%	2896	253%	55006	89%	570BB	89%	6092	89%	76741	89%	
203	28012	31,9%	26401	319%	29574	31,9%	56732	88%	55428	319%	62964	88%	79218	88%	
	e in year had					Tenedro	doinnu	(least			- Contract	White the		100001	
taa 9503	td	rd	48%	45%	42%	45%	193%	-11,0%	rd	rd	52%	-110%	88%	-11,0%	
tan 9608	rd	rd	64%	53%	25%	53%	11,9%	-124%	rd	rd	28%	126%	62%	-124%	
taa9F0B	rd .	nd	-18%	11.0%	03%	11,0%	107%	-105%	rd	nd	24%	-135%	67%	-136%	
taa9908	rd	nd	-28%	153%	-05%	153%	120%	-94%	rd	rd	24%	-04%	74%	-04%	
tan9908	48%	258%	43%	191%	-15%	191%	141%	-122%	rd	rd	20%	-122%	76%	-104%	
Las (DOB	1,1%	392%	7,8%	430%	11,3%	430%	17.1%	-68%	144%	340%	17%	-180%	86%	-126%	
tan 0103	58%	551%	104%	604%	12,8%	694%	253%	-109%	203%	504%	Q1%	-161%	63%	-161%	
tan 0208	21%	20%	-11,7%	250%	21%	200%	13%	-06%	-28%	2502%	32%	-03%	32%	-07%	

Evolución temporal de la IMD por estaciones de aforo en la A-3



La ubicación de las estaciones de aforo estudiadas es la siguiente.

Carretera	Estación	Tipo Estación	P.K.	Localidad	
	V-12	Secundaria	314,2	Buñol	
	V-33	Cobertura	317,8	Buñol	
	V-35	Cobertura	332,6	Cheste	
A-3	V-213	Cobertura	338,5	Loriguilla	
	V-337	Cobertura	339,8	Calicanto	
	V-3	Cobertura	344,4	Aldaia	
	E-118	Permanente	347,5	Manises	

Del análisis tanto de la tabla anterior como del gráfico se desprende que la autovía A-3, itinerario objeto del presente estudio, presenta unos tráficos que para el año 2003 alcanzan una cifra de 26.000 vehículos/día en el entorno de Buñol, en torno a 56.000 vehículos/día en el tramo central entre Loriguilla y Calicanto, y 79.208 vehículos/día en las proximidades de Valencia, en Manises.

La evolución de los tráficos en el periodo comprendido entre 1995 y 2003, es desigual según la estación de referencia. La media de la t.a.a se sitúa aproximadamente en el 6,9% anual, mientras que la horquilla de variación de las estaciones seleccionadas sitúa la t.a.a. entre el 4.2% de crecimiento anual de la IMD en la V-35 y el 18,7% en la V-213.





La evolución de los tráficos en las distintas estaciones muestra tendencias similares con crecimientos generalizados con distinta magnitud. Así, en la V-3 y en la E-118 la tendencia ha sido el crecimiento moderado y constantes sobre todo en la segunda; en ambos casos a la vez que la IMD crecía, el porcentaje de pesados ha ido decreciendo y de 1995 a 2003 ha decrecido un 11%.

Mientras, en otras estaciones como la V-33 y la V-35, en el entorno de Buñol ha crecido la IMD hasta el 2000, que sufren un brusco descenso y en 2003 casi han recuperado la situación de antes de 2000. En estas estaciones, la evolución en el porcentaje de pesados ha sido positiva con crecimientos entre 1995 y 2003 del 4,5%, si bien los mayores incrementos se producen entre los años 2000 y 2001.

5- DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS PROYECTADAS Y DE LAS ALTERNATIVAS PLANTEADAS.

En este epígrafe se hace una descripción de las actuaciones a llevar a cabo a lo largo del tramo de proyecto. Se ha seguido el sentido avance de p.k. para la descripción diferenciado las actuaciones por calzada.

Asimismo aquellas actuaciones que han podido ser objeto de un estudio de soluciones específico; remodelación de enlaces, actuaciones en algunas vías de servicio, conexiones de las vías de servicio al tronco, etc.. se describen detallando dichas soluciones.

TRAMO CHESTE: P.K 327+650 A P.K 336+000 Calzada derecha (sentido Valencia).

La actuación en esta calzada comienza con la incorporación del tráfico que proviene de la Cv-50 que actualmente se incorpora a la A-3 sentido Valencia mediante un carril de aceleración que con la actuación proyectada pasa a ser el inicio del tercer carril hasta Valencia. Este tercer carril se proyecta desde este punto y hasta el p.k. 335+330 donde la calzada ya cuenta con tres carriles. A lo largo de todo este tramo la ampliación del tercer carril no implica el

desplazamiento de ningún camino de servicio ya que los derrames de tierras no llegan a afectar a ninguno de los existentes.

Como puntos singulares a lo largo del tramo se encuentran los siguientes:

- Paso superior situado en el p.k. 330+110. Los vanos del puente actual permiten la ampliación sin necesidad de reducir el ancho del arcén exterior de la calzada de 2,5
- Viaductos de cruce del arroyo de la Canaleja y de la carretera CV-378 en el p.k. 331+800. El viaducto de esta calzada (derecha) se encuentra dimensionado para permitir los tres carriles sentido Valencia más el carril de deceleración del enlace con la CV-378, por lo que no es necesaria ninguna actuación sobre el mismo. Debido a la ampliación del tercer carril es necesario proyectar el carril de incorporación al tronco (p.k. 332+000) del enlace con la CV-378 (enlace de Cheste).
- Desde el p.k. 331+000 y hasta el p.k. 335+300 el trazado de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Valencia, actualmente en construcción, discurre en paralelo a la autovía por la margen derecha aunque sin interferir con la misma salvo en los siguientes puntos:
 - o El viaducto que proyecta la L.A.V sobre el arroyo de la Canaleja y la carretera CV-378 implica la necesidad de reordenar la intersección actual de conexión de los ramales del enlace con la A-3 y la carretera CV-378. Esta remodelación se encuentra incluida dentro de las actuaciones a ejecutar por el ADIF.
 - o El enlace de conexión con el circuito de Cheste y las urbanizaciones situadas a la altura del p.k. 334+220 se remodela como consecuencia de las obras del ADIF. La remodelación se va a ejecutar teniendo en cuenta la ampliación del tercer carril, la necesidad de construir un paso superior nuevo (en sustitución del situado en el p.k. 334+250) para este enlace con gálibo horizontal suficiente que permita la inclusión de dicho carril, y la ejecución del correspondiente carril de deceleración. Para tal fin los





servicios de conservación de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana están en permanente contacto con la Dirección de dichas obras.

Calzada izquierda (sentido Buñol).

El tercer carril finaliza una vez pasada la nariz del ramal de acceso a la CV-50 cuyo carril de deceleración se inicia a la altura del p.k. 328+100. El punto final donde se pasa de tres carriles a dos en sentido Madrid está en el p.k. 327+650. El punto donde es necesario proyectar los tres carriles es el p.k. 335+450, ya que entre este punto y el p.k. 336+000 la calzada izquierda ya cuenta con tres carriles.

A lo largo de todo este tramo la ampliación del tercer carril no implica el desplazamiento de ningún camino de servicio ya que los derrames de tierras no llegan a afectar a ninguno de los existentes, excepto entre los p.k. 327+830 y 328+090 donde es necesario reponer el camino afectado.

Como puntos singulares a lo largo del tramo se encuentran los siguientes:

- Paso superior situado en el p.k. 330+110. Los vanos del puente actual permiten la ampliación sin necesidad de reducir el ancho del arcén exterior de la calzada de 2,5 m.
- Viaductos de cruce del arroyo de la Canaleja y de la carretera CV-378 en el p.k. 331+800. El viaducto de esta calzada (izquierda) se encuentra situado en un tramo donde la rasante de la misma se encuentra situada mas baja (del orden de 1,0 m) que la rasante de la calzada derecha coincidente con una alineación curva a izquierdas (sentido Madrid) que impide una distancia de visibilidad adecuada. Siguiendo las indicaciones de la Demarcación de carreteras y cumpliendo con las prescripciones de la Orden de Estudio se ha proyectado una modificación de la rasante de esta calzada desde el p.k. 331+080 al p.k. 332+270. Debido a esta modificación es necesario proyectar un nuevo viaducto de cruce del arroyo de la Canaleja y de la carretera CV-378 para la calzada izquierda.

 El nuevo paso superior a construir a la altura del p.k. 334+210 con gálibo horizontal suficiente que permita la inclusión del tercer carril en esta calzada y la ejecución del correspondiente carril de aceleración. Para tal fin los servicios de conservación de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana están en permanente contacto con la Dirección de dichas obras.

TRAMO A-7: P.K. 336+000 A 342+000.

Calzada derecha (sentido Valencia).

Desde el comienzo del tramo y hasta el p.k. 337+160 la calzada actual dispone de tres carriles por lo que en esa zona no se proyecta ninguna ampliación de calzada.

Desde ese p.k. y hasta el p.k. 340+000 las actuaciones proyectadas van encaminadas por un lado a la ampliación del tercer carril y por otro a remodelar conjuntamente los enlaces de Loriguilla y de la autopista A-7.

En este margen se han planteado una serie de opciones para la remodelación de los movimientos existentes entre los enlaces de Repsol (p.k. 336+700) y A-7 (p.k.340+000). Actualmente existen problemas de tráfico en la salida desde la A-3 hacia la A-7 tanto en sentido Alicante como en sentido Barcelona, al tratarse de un carril de deceleración que absorbe un volumen de tráfico muy importante. Por otra parte la salida de la A-3 hacia Loriguilla a través del enlace situado en el p.k. 338+500 presenta un movimiento muy forzado para los vehículos pesados que en un porcentaje muy alto utilizan este enlace (el enlace de Loriguilla sirve de acceso a polígonos industriales de la margen izquierda de la autovía A-3).

El primer enlace, enlace de Repsol (p.k. 336+700), va a ser remodelado por la urbanización "Masia Baló".

En cuanto a la remodelación conjunta de los enlaces de Loriguilla y A-7 se han planteado las siguientes soluciones:

 Solución A: Consiste en retrasar la incorporación de la A-3 hacia Loriguilla con el objeto de conseguir una longitud mínima de 400 m donde se incluya una bifurcación en la A-3 (3





carriles a 3+2 carriles) para dar servicio a los movimientos de entrada a Valencia y de conexión con la A-7. De esta manera se mejora la salida hacia la A-7 dándole una mayor categoría. La remodelación del enlace implica la construcción de dos estructuras sobre la Rambla del Poyo. Esta actuación implica además la construcción de una nueva estructura sobre la A-3 compatible con la estructura actual con el fin de dar acceso a unas viviendas y naves industriales situadas en la margen derecha de la Rambla del Poyo. Por otra parte la conexión entre la estructura actual y el nuevo ramal sería muy forzada. La vía bifurcada de acceso a la A-7 se mantendría con dos carriles que se separan en las proximidades del enlace con la A-7 para tomar cada uno de ellos los sentidos Alicante y Barcelona aprovechando los ramales actuales. Por otra parte se sacaría un ramal de deceleración desde la vía bifurcada que permitiera el acceso a los servicios de conservación a la zona del enlace con la A-7.

- Solución B: Se diferencia de la solución A en que se retrasa aún mas la incorporación de la A-3 hacia Loriguilla con el objeto de conseguir una mayor distancia entre el final del ramal de incorporación a la A-3 y el punto donde la bifurcación es completa. Esta opción implica la necesidad de incluir un tramo de trenzado con el enlace de Repsol. El resto de la opción es idéntica a la anterior.
- Solución C. Se diferencia de la solución A en que se mantiene el paso actual sobre la A-3, evitando así la necesidad de construir un paso nuevo. Por otra parte la conexión de acceso a las viviendas y naves industriales situadas en la margen derecha de la Rambla del Poyo es mucho más limpia que en la solución A.
- Solución D. Se diferencia de la solución B en que se mantiene el paso actual sobre la A-3, evitando así la necesidad de construir un paso nuevo. Por otra parte la conexión de acceso a las viviendas y naves industriales situadas en la margen derecha de la Rambla del Poyo es mucho más limpia que en la solución A.

En las cuatro soluciones anteriores se mantiene una distancia mínima de 400 m para el desarrollo de la bifurcación, sin embargo presentan inconvenientes de distinto orden:

- Construcción de dos estructuras sobre la Rambla del Poyo
- Construcción de una estructura sobre la autovía Λ-3 en las soluciones A y B
- Conexión forzada entre el nuevo paso sobre la A-3 y el actual en las soluciones A y B
- Solución E. Se plantea con el objetivo de corregir los inconvenientes de las cuatro soluciones anteriores, fundamentalmente el cruce por dos veces de la rambla del Poyo y la necesidad de construir un nuevo paso superior sobre la A-3. El objetivo es, asimismo, conseguir una longitud mínima de 400 m donde se incluya una bifurcación en la A-3 (3 carriles a 3+2 carriles) para dar servicio a los movimientos de entrada a Valencia y de conexión con la A-7. Para ello se mantienen los movimientos del enlace actual a excepción de la incorporación desde Loriguilla a la A-3 y a la A-7. Para realizar estos movimientos se proyecta una vía colectora que en su inicio se divide en dos carriles. El izquierdo se conecta con la vía bifurcada para acceder a los movimientos hacia Alicante y Barcelona por la A-7, mientras que el derecho discurre paralelamente hasta cruzar sobre los dos movimientos antes indicados y acceder a la A-3 en el enlace entre esta y la A-7. El inconveniente que presenta esta solución es que el acceso a la vía de servicio de la margen derecha situada entre el p.k. 340+000 (enlace con la A-7) y el p.k. 342+000 (enlace de Aldaia) solo es factible para los vehículos que provienen de Loriguilla y que utilizan el enlace actual. Es decir, no se puede acceder a dicha vía de servicio desde la A-3.
- Solución F. Se plantea con el objetivo de corregir los inconvenientes de las cinco soluciones anteriores, fundamentalmente el cruce por dos veces de la rambla del Poyo, la necesidad de construir un nuevo paso superior sobre la A-3 y la imposibilidad de acceder a la vía de servicio desde la A-3. La solución consiste en proyectar un trenzado entre el enlace de Repsol y el enlace de Loriguilla de manera que los movimientos hacia la A-7 se independicen lo antes posible y de manera que no se vea afectado el actual puente de acceso a Loriguilla. Una vez se encuentran separados del tronco de la A-3 esos movimientos (y ya cruzado el paso superior de Loriguilla) se separa de la vía colectora, mediante un lazo, el movimiento a Loriguilla y se continua la vía colectora a la cual se conecta el movimiento Loriguilla A-7. Desde ese punto se tiene un trenzado de unos





600 m en vía colectora para que se puedan intercambiar los movimientos hacia la A-7 sentido Alicante y sentido Barcelona que acaban conectando con los ramales actuales. Por otra parte el movimiento Loriguilla - A-7 se realiza mediante un ramal que discurre paralelamente a la vía colectora indicada hasta cruzar sobre los dos movimientos antes indicados y acceder a la vía colectora de la A-3 conectando en paralelo con el movimiento A-7 (Barcelona) - Vía colectora (Valencia). El movimiento desde la A-3 y Loriguilla hacia la vía de servicio de este margen que se inicia pasada la A-7 se realiza a través del eje A7 18 (movimiento A-3 Madrid - A-7 Barcelona) vial de donde se desprende un ramal que conecta con la vía de servicio actual en paralelo mediante un trenzado de 300 m.

Consideramos que la solución F resuelve los inconvenientes de las soluciones anteriores, se trata de la solución más económica de las seis planteadas y únicamente requiere aplicar alguna medida de contención y protección de los márgenes de la Rambla del Poyo para evitar la posible afección al cauce como consecuencia de la proximidad de las vías mencionadas al mismo. Por tanto se selecciona como la óptima.

Desde el p.k. 340+000 y hasta el p.k. 342+000 se proyecta la ampliación del tercer carril procurando minimizar la afección a la vía de servicio existente. Por otra se reconstruye la conexión desde la A-7 con el correspondiente carril de aceleración. En esta zona y debido a las actuaciones mencionadas la vía de servicio existente (de dos carriles actualmente) se reduce a un carril en el tramo que va desde el inicio del ramal de conexión a la A-7 (p.k. 340+550) hasta el p.k. 341+050 donde la vía de servicio ya tiene un carril.

Como puntos singulares a lo largo del tramo se encuentran los siguientes:

- Pasos superiores de la A-7 sobre la A-3. Los vanos de los puentes actuales permiten la ampliación sin necesidad de reducir el ancho del arcén exterior de la calzada de 2,5 m. Esta situación es idéntica para la calzada izquierda.
- Tramo situado entre los p.k. 341+050 y 341+150. La proximidad de las viviendas y
 restaurantes situadas en ese tramo requieren una sección tipo de la vía de servicio
 con reducción de los anchos de los arcenes. (ver apartado de secciones tipo)

- Pasarela del p.k. 341+150. La ampliación proyectada, tanto para esta calzada como para la calzada izquierda, requiere el proyecto de una nueva estructura peatonal de cruce.
- Viaducto de cruce del ferrocarril y de los ramales de acceso a los polígonos industriales situados en ambas márgenes. Se encuentra dimensionado para permitir los tres carriles por sentido más los carriles de trenzado de ambas márgenes del enlace por lo que no es necesaria ninguna actuación sobre el mismo.

Calzada izquierda (sentido Buñol).

En este margen únicamente se presenta una solución que es idéntica y compatible con el conjunto de las seis soluciones presentadas en la otra calzada. Las actuaciones proyectadas van encaminadas por un lado a la ampliación del tercer carril y por otro a remodelar conjuntamente los enlaces de Loriguilla y de la autopista A-7.

La solución consiste en proyectar un tramo de trenzado entre los enlaces de Repsol (p.k. 336+700) y Loriguilla (p.k.338+500), tramo que ya dispone de tres carriles en esta calzada. La ejecución de dicho trenzado afecta a la vía de servicio existente en esa margen por lo que será necesario reconstruir unos 250 m de la misma.

Entre los enlaces de Loriguilla (p.k.338+500) y A-7 (p.k.340+000) se ha pretendido corregir la situación actual de entrada a la A-3 desde la A-7 y salida hacia Loriguilla desde la A-3 con conexiones muy próximas para un volumen de tráfico muy importante, separando los tráficos en la medida de lo posible. Para ello se da continuidad a la vía colectora que viene desde el enlace de la A-7, aumentando la distancia existente entre los lazos del enlace entre ambas vías de forma que de los dos carriles uno continúe recto y recoja en paralelo el tráfico A-7 - A-3 (sentido Madrid) para posteriormente incorporarse antes del enlace de Loriguilla a la A-7. El otro carril se desplaza, cruza bajo los dos carriles que vienen desde la A-7 y se junta con el tráfico que viene desde la A-7 en dirección hacia Loriguilla, para conectar con la glorieta actual situada en la carretera CV-374.





El inconveniente de esta solución es que la incorporación a la A-3 se produce antes del cruce de la estructura sobre la A-3, y que la distancia entre esta entrada y el tramo de trenzado entre el enlace de Loriguilla y el de Repsol es de unos 220 m entre secciones características. Se planteó desde un principio la posibilidad de prolongar la vía colectora hasta recoger el tráfico de Loriguilla hacia la A-3 (sentido Madrid), pero se desechó al requerir dicha actuación la expropiación de unas edificaciones existentes, de carácter singular, en la zona de influencia del enlace de Loriguilla. (ver foto adjunta).



Desde el p.k. 340+000 y hasta el p.k. 342+000 se proyecta la ampliación del tercer carril lo que implica reordenar la vía de servicio existente, tanto en las dimensiones de los arcenes actuales como en las conexiones con el tronco de la A-3.

.TRAMO ALDAIA: P.K 342+000 A P.K 346+600 Calzada derecha (sentido Valencia).

Se añade un tercer carril por el exterior a lo largo de todo este tramo, excepto a partir del P.K. 346+000 aproximadamente, donde dicha ampliación se lleva a cabo por la mediana, lo que conlleva una reordenación de carriles en la transición que se produce.

El enlace existente a la altura del P.K. 342+000 va a ser remodelado a través del denominado "Proyecto de Remodelación de Accesos al Polígono Industrial El Oliveral", que define dos nuevas glorietas. El carril de trenzado que parte del citado enlace y tiene su salida hacia la vía de servicio en el P.K.342+600 se seguirá conservando, aunque lógicamente se verá

desplazado como consecuencia de la ampliación a tercer carril. Se mantiene por lo tanto la longitud de trenzado de 480 metros existente en la actualidad.

En el P.K. 344+880 se encuentra la salida hacia la vía de servicio empleada para acceder al ramal del enlace de Aldaia. Dicha salida se ha proyectado conservando su disposición actual, aunque desplazada por la ampliación del tercer carril por el exterior, y adecuando la longitud del carril de deceleración a lo establecido en la norma.

En el P.K. 345+600, los 2 carriles de la actual vía de servicio de la margen derecha se bifurcan dando lugar a una vía colectora de un carril y al ramal sentido Aldaia del enlace del mismo nombre. La vía colectora discurre paralela al tronco de la A-3 separada de la calzada derecha mediante una New Jersey. Cabe señalar que en esta zona se encuentra el Viaducto de Aldaia sobre el barranco de La Saleta, que deberá ser ampliado.

A la altura del P.K. 345+920, el ramal sentido Aldaia-Valencia se incorpora a la vía colectora.

La entrada de la vía colectora a la calzada derecha de la A-3 se encuentra en el P.K. 346+050, habiéndose considerado diversas soluciones en este punto:

- Solución A: Convertir la entrada de la vía colectora en un largo carril de trenzado con su salida alrededor del P.K. 347+450.
- Solución B: Llevar a cabo la incorporación de la vía colectora a través de un carril de aceleración convencional.
- Solución C: Esta solución es análoga a la Solución A en lo relativo a la calzada derecha (sentido Valencia).
- Solución D: Se lleva a cabo la incorporación de la vía colectora a través de un carril de aceleración convencional, al igual que en la Solución B, ajustando los parámetros en la medida de lo posible para ajustarse a la normativa vigente. Se ha considerado finalmente esta solución porque evita suprimir la incorporación existente de la vía servicio al tronco





- situada en el P.K. 347+250, y con ello no se obliga a los vehículos que circulan por la vía de servicio con intención de acceder a la A-3 a llegar hasta el Enlace de Manises.
- Solución E (Solución definitiva): Esta solución es análoga a la Solución D en lo relativo a la calzada derecha (sentido Valencia).

Calzada izquierda (sentido Buñol).

Se añade un tercer carril por el exterior a lo largo de todo el tramo, excepto en la zona inicial del mismo (hasta el P.K. 346+000 aproximadamente, considerando que el sentido de avance de PKs es decreciente), en la que dicha ampliación queda supeditada a la llevada a cabo en la otra calzada por la mediana. Esto conlleva una reordenación de carriles en esta zona.

En el P.K. 346+800, el carril de trenzado proyectado en el Tramo Manises se separa la calzada principal, pasando a convertirse en una vía colectora de un solo carril, que vuelve a entrar en el tronco en el P.K. 345+550. En relación a la citada vía colectora, así como a la zona norte del enlace de Aldaia, cabe señalar distintas soluciones contempladas (para facilitar la localización de entradas y salidas se señalan las mismas tomando como referencia el P.K. del tronco de la A-3):

- Solución A: Se mantiene la configuración existente de la zona norte del enlace y se proyectan las siguientes entradas y salidas de la vía colectora:
 - o A la altura del P.K. 346+050, la vía colectora tiene una salida hacia el enlace.
 - A la altura del P.K. 345+880, la vía colectora presenta una incorporación procedente del enlace.
 - O A la altura del P.K. 345+650, tras pasar bajo la estructura del enlace de Aldaia y sobre el Viaducto de Aldaia (que también deberá ser ampliado por esta margen), la vía colectora tiene una salida hacia el vial paralelo a la A-3 del polígono industrial. No es posible la disposición de un carril de trenzado entre esta salida y la anterior entrada, ya que la estructura existente en el enlace no lo permite.
- Solución B: Esta solución es análoga a la Solución A en lo relativo a la calzada izquierda (sentido Buñol).

- Solución C: Se remodela la configuración existente en la zona norte del enlace del siguiente modo;
 - Se elimina la glorieta existente.
 - Se proyecta una nueva glorieta más al oeste, en una zona en la que actualmente confluyen múltiples viales.
 - La salida de la vía colectora situada a la altura del P.K. 346+050 conecta directamente con la nueva glorieta, de donde además se inicia también la incorporación a la vía colectora señalada a la altura del P.K. 345+880.
 - Se proyecta una conexión bidireccional con la glorieta para las instalaciones de AENA.

Se respetan las entradas y salidas de la vía colectora señaladas para la Solución A.

- Solución D: Esta solución es análoga a la Solución C en lo relativo a la calzada izquierda (sentido Buñol), con la única particularidad de que se añade una incorporación más a la vía colectora a la altura del P.K. 346+400, procedente de la nueva vía de servicio proyectada en paralelo al Aeropuerto de Manises.
- Solución E (Solución definitiva): Esta solución es análoga a la Solución D en lo relativo a la calzada izquierda (sentido Buñol), si bien se han remodelado ciertos aspectos. Se proyecta una nueva vía de servicio paralela al Aeropuerto de Manises para dar acceso al nuevo Centro de Control de Tránsito Aéreo, la cual llega hasta la nueva glorieta del enlace de Aldaia. A esta vía de servicio dará acceso también al CentroDeportivo Militar El Cid, y también contará con una salida hacia las instalaciones de Aena. También se ha incorporado un nuevo vial (Eje Aldaia 26) que sirve para reponer un vial de Aena afectado por la remodelación.

En el P.K. 344+700 se conserva una entrada existente desde la vía de servicio,desplazada por la ampliación a tercer carril. La longitud del carril de aceleración se ha aumentado en la medida de lo posible para adecuarlo a la normativa. No es posible llevarlo mas allá del P.K. 344+350 debido a la presencia en ese P.K. de las pilas de un paso superior, lo que impide disponer un carril de aceleración de mayor longitud o, en su caso, un carril de trenzado.





En el P.K. 344+700 se conserva una entrada existente desde la vía de servicio, desplazada por la ampliación a tercer carril. La longitud del carril de aceleración se ha aumentado en la medida de lo posible para adecuarlo a la normativa. No es posible llevarlo mas allá del P.K. 344+350 debido a la presencia en ese P.K. de las pilas de un paso superior, lo que impide disponer un carril de aceleración de mayor longitud o, en su caso, un carril de trenzado.

En el P.K. 343+810 se conserva una salida existente hacia la vía de servicio. La longitud de este carril de deceleración debería aumentarse hasta cumplir lo establecido en la norma de trazado, lo que obligaría a disponer un carril de trenzado la entrada anterior por la distancia existente. Esto no es posible, tal y como se ha indicado también en el párrafo anterior, ya que obligaría a demoler las pilas de la estructura del P.K. 344+350.

En el P.K. 342+480 se encuentra una nueva incorporación desde la vía de servicio y en el P.K. 342+140 la salida del ramal del enlace del polígono El Oliveral. Entre esta entrada y esta salida se dispone un carril de trenzado idéntico al existente en la actualidad pero desplazado como consecuencia de la ampliación de calzada.

TRAMO MANISES: P.K 346+600 A P.K 349+150

Entre las actuaciones propuestas en este tramo debe destacarse, tanto por su repercusión durante la ejecución de las obras como en el presupuesto, la necesidad de sustituir la actual estructura del enlace de Manises, por otra de mayor luz entre pilas. Si se mantiene la estructura existente (ver Solución A) no será posible ubicar, conforme a la normativa vigente, todos los elementos que deben integrar tanto las futuras calzadas de la A-3 como los ramales del enlace en ese punto.

Como se refleja en los planos correspondientes, se propone la construcción de una estructura mas o menos paralela a la estructura existente (Solución B). Tras la entrada en servicio de la nueva estructura, se iniciarán los trabajos de demolición de la actual.

Por último, se ha proyectado la Solución C (Solución definitiva). Esta solución propone, al igual que la anterior, la construcción de una nueva estructura sobre la A-3. La principal diferencia radica en que se ha reconfigurado el enlace en la zona norte mediante la inclusión de una nueva glorieta, la cual sirve de arranque tanto para la nueva vía de servicio de acceso al Centro de Control de Tránsito Aéreo como para la incorporación a la A-3 (sentido Madrid).

Calzada derecha (sentido Valencia).

Se añade el tercer carril por el lado de la mediana a lo largo de prácticamente todo el tramo, ya que a partir del P.K. 348+850 deja de ser necesario, ya que en esta zona la calzada ya cuenta con tres carriles.

La incorporación existente de la vía servicio al tronco situada en el P.K. 347+250 se une a la salida del P.K. 347+850, dando lugar a un carril de trenzado.

En el P.K. 348+240, cruzará, sobre la calzada derecha, la futura estructura del enlace de Manises. En el P.K. 348+260, está la actual estructura a demoler.

Se mantiene sin cambios la salida del P.K. 348+390.

A la altura del P.K. 348+500 del tronco, se incorpora la entrada desde la vía de servicio al ramal del enlace de Manises. Posteriormente, a la altura del P.K. 348+680, dicho ramal se incorpora al tronco mediante un carril de trenzado que conecta con la salida del enlace de Quart de Poblet situada en el P.K. 349+050.

Por último, señalar la remodelación proyectada del lado sur del enlace de Quart de Poblet, en la que la estructura que cruza sobre la A-3 a la altura del P.K. 348+800 pasará a estar conectada con una nueva glorieta que sustituye a la existente en la confluencia de la CV-408 con la Avda. Nou de Octubre.





Calzada izquierda (sentido Buñol).

En este caso, la ampliación a tercer carril por el exterior no se produce (considerando sentido de avance decreciente de los PKs) hasta el P.K.348+500, donde comienza a producirse además una reordenación de carriles, ya que la ampliación está supeditada a la llevada a cabo en la otra calzada por la mediana. La ampliación a tres carriles llega hasta el P.K.346+800, donde prosigue con el tramo anterior (ver Tramo Aldaia).

De la glorieta situada en la zona norte del enlace de Manises partirá una vía colectora que discurrirá con un solo carril bajo la nueva estructura del enlace (Estructura E-9). Una vez atravesada la estructura, se añade un nuevo carril de incorporación procedente de Manises, conformando un tramo de trenzado de aproximadamente 250 metros, a partir de donde la vía se bifurca en dos: por un lado se produce la incorporación a la A-3 por medio de un carril de trenzado que llega hasta la salida del enlace de Aldaia (P.K.346+800); por otra parte, se desprende una vía de servicio que discurre en paralelo al Aeropuerto de Manises y que conectará con la vía colectora hacia el enlace de Aldaia en el P.K.346+400.

TRAMO V-30: P.K 349+150 A P.K 352+000 Calzada derecha (sentido Valencia).

Aunque el tramo arranca en el P.K. 349+150, en realidad no se produce ninguna ampliación a tercer carril hasta el P.K. 350+400, ya que con anterioridad el tramo ya posee tres carriles. A partir de este punto, la ampliación a llevar a cabo tiene lugar por la mediana, siendo necesario para ello la ampliación por la mediana del viaducto sobre el río Turia. En dicho puente será necesaria además una reordenación de carriles, de manera además que a la finalización del tramo, cerca del P.K. 352+000 la conexión con los carriles existentes se produzca de forma adecuada.

Por otra parte, se remodela la salida hacia la vía de servicio situada en el P.K. 350+300, disponiendo un carril de deceleración con una longitud que se adapta a la normativa vigente, en

lugar del desprendimiento que se produce en la actualidad y que motiva que la calzada de la A-3 pase de tres a dos carriles.

Por último, hay que destacar el reaprovechamiento del ramal de salida hacia la V-30 Sur situado en el P.K. 351+000, que ya existía pero que se encontraba cortado al tráfico debido a los problemas que surgían al incorporarse a la citada V-30 desde el mismo. Esto ha motivado una profunda reforma de este tramo de V-30 que se expone a continuación:

- Soluciones A, B y C: Esta soluciones son muy similares en relación a la V-30 Sur (no así en cuanto a la V-30 Norte) a la Solución E, que se expone más adelante, y que se ha considerado como solución definitiva.
- Solución D: Esta solución consistía básicamente en no resolver el problema planteado, lo cual va en contra de lo expuesto en la Orden de Estudio.
- Solución E: Como ya se ha comentado anteriormente, a la altura del P.K.351+000 se dispone una salida de la A-3 que permite aprovechar el ramal directo de conexión con la V-30 en Dirección Sur, actualmente abandonado. Esta incorporación a la V-30 conlleva una profunda reestructuración de la misma. Por una parte, se da continuidad a la vía lenta que en la actualidad no atraviesa el viaducto sobre el río Turia, adosándole un carril de trenzado para respetar los movimientos actuales de entrada a la V-30 y de salida a Xirivella. La vía rápida recibe el ramal directo de salida de la A-3 por la derecha, lo que implica el desplazamiento de la misma hacia la zona por la que transita en la actualidad el ferrocarril. El ramal de salida de la A-3 cruza por debajo de la vía lenta para disponerse en paralelo a la vía rápida por la derecha e incorporándose a la misma a través de un carril de aceleración.
- Solución F (Solución Definitiva): Esta solución presenta ciertas diferencias respecto a la Solución E en relación a la configuración de los viales de la V-30. El trazado proyectado trata de mantener la independencia entre la vía rápida y la vía lenta en la V-30 Sur entre el P.K. 9+300 y el P.K. 8+000 aproximadamente. Se proyecta un ramal que permite conectar la A-3 con la vía rápida de la V-30. Dicho ramal incluye la construcción de un paso inferior bajo la vía lenta de la V-30, de manera que se evitan las interferencias de tráfico con el acceso a Xirivella desde la V-30 existente en la actualidad. El ramal proyectado





trata de aprovechar además al máximo un antiguo ramal existente cerrado al tráfico debido a la anteriormente citada interferencia de tráfico. Para conseguir conectar el ramal proyectado con la vía rápida de la V-30 es preciso desplazar la misma hacia el cauce del río Turia, invadiendo el espacio ocupado por la vía de ferrocarril existente, la cual ha dejado recientemente de estar en uso. Por último, se aprovecha para eliminar las curvas en la V-30 situadas al final del tramo, donde se situaba un paso inferior para el ferrocarril, actualmente fuera de uso, tal y como se ha comentado anteriormente.

Calzada izquierda (sentido Buñol).

En primer lugar hay que señalar que en la Fase 1 se plantearon una serie de soluciones (Soluciones A, B y C) que apuntaban a llevar a cabo una conexión más directa de la V-30 Norte con la A-3 en sentido Buñol, de igual que se va a llevar a cabo la reforma de la V-30 Sur. Sin embargo, una vez analizadas fueron totalmente descartadas por su elevado coste y por no venir contempladas estas obras en la Orden de Estudio, pasando a estudiarse las Soluciones D y E, habiéndose considerado esta última como solución definitiva.

La A-3 parte de Valencia en el P.K.352+000 con únicamente dos carriles, a los cuales se suma prácticamente de inmediato un carril de trenzado a lo largo del viaducto sobre el río Turia que permite la incorporación de los vehículos procedentes de la V-30 Norte y la salida hacia la V-30 Sur. Para que la A-3 cuente por lo tanto con tres carriles desde un principio, se ha previsto la ampliación por la mediana del citado viaducto, lo que acompañado de una reordenación de carriles permite que en la estructura resulten tres carriles más el carril de trenzado.

Una vez atravesada la estructura sobre el Turia, ya no es necesario llevar a cabo ninguna ampliación de carril más, porque el resto del tramo ya cuenta con tres carriles. Únicamente se ha proyectado un tramo de trenzado que no existía entre la incorporación desde la vía de servicio en el P.K. 350+150, y la salida del P.K. 349+450.

6. CONSULTAS REALIZADAS Y CONTESTACIONES RECIBIDAS AL DOCUMENTO DE CONSULTA AMBIENTAL.

Se relacionan a continuación los organismos a los que se procedió a realizar consulta sobre el Documento de Consulta ambiental redactado y las respuestas recibidas de los mismos.

Relación de consultado	Respuestas recibidas		
Confederación Hidrográfica del Júcar			
Dirección General de Qualitat Ambiental de la Conselleria de Territori i Habitatge de la Generalitat valenciana	X		
Dirección General de Gestió del Medi Natural de la Consellería de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana	X		
Dirección General de Patrimoni Cultural de la Conselleria de Cultura, Educació i esport de la Generalitat Valenciana	X		
Ajuntament de Chiva			
Ajuntament de Cheste			
Ajuntament de Riba-Roja de Turia			
Ajuntament de Quart de Poblet.	X		
Ajuntament d' Aldaia	X		
Ajuntament de Xirivella	X		
Ajuntament de Mislata			
Ajuntament deValencia	0.00		





- ANÁLISIS AMBIENTAL DE LAS ACTUACIONES.

del trazado). sucesión de polígonos industriales y naves que aparecen desde el eruce con la A-7 hasta el final 7) o a zonas con predominio de actividades industriales (hecho que se corresponde con la que prácticamente se corresponde desde el principio del trazado y hasta el cruce con la actual Azonas se corresponden en la mayoria de los casos a zonas sin núcleos habitados cercanos (hecho zonas de viviendas cercanas a la actual A-3 y al complejo educativo y militar el CID. El resto de más sensibles al impacto acústico en fase de explotación correspondiendo a urbanizaciones y infraestructura ya existente, no obstante se han inventariado en algunos tramos aquellas zonas existente, niveles que no se verán incrementados en la fase de explotación, al tratarse de una especialmente durante la fase de realización de las obras, un incremento de los niveles de ruido niveles de ruidos u otras afecciones. Cabe destacar, que la presente actuación generará. elementos y/o movimientos de tierras, como indirectamente, por un previsible incremento de algún tipo a otros elementos inventariados, bien directamente por ocupación de nuevos ambiental, la alteración derivada de la generación de movimientos de tierras, o las afecciones de de la actual autovia A-3, especialmente en superficies catalogadas con figuras de interés presente del medio receptor, tales como la afección a terrenos no incluídos en la zona de dominio nuevos elementos constructivos que impliquen distintos tipos de alteración de la situación criterio básico de análisis empleado, responde esencialmente a la generación de actividades y identificación de los posibles impactos que su realización podría provocar. Cabe señalar, que el Seguidamente se realiza, para cada una de las actuaciones que se han destacado, la

En concreto las tramificaciones que se han establecido son las siguientes:

- Tramo Cheste: P.K 327+650 a P.K 336+000
- Tramo A-7: P.K 336+000 a P.K 342+000
- Iramo Aldaia: PK 342+000 a P.K 346+600
- Tramo Manises: P.K 346+600 a P.K 349+150
- Tramo V-30: P.K 349+150 a P.K 352+000





DOCUMENTO DE CONSULTA AMBIENTAL CONSULTAS REALIZADAS Y CONTESTACIONES RECIBIDAS AL

Respuestas recibidas	Relación de consultado			
X	Confederación Hidrográfica del Júcar			
X	Dirección General de Qualitat Ambiental de la Consellería de Territori i Habitatge de la Generalitat valenciana			
X	Dirección General de Gestió del Medi Vatural de la Conselleria de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana			
X	Dirección General de Patrimoni Cultural de la Consellería de Cultura, Educació i esport de la Generalitat Valenciana			
X	Dirección General de Planificación y Ordenación del Territorio de la Consellería de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana			

INVENTARIO Y CARACTERÍSTIZACIÓN AMBIENTAL

Se ha realizado inventario de los siguientes elementos del medio:

ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS.

MEDIO 2OCIOECONOMICO.

MEDIO PERCEPTUAL

MEDIO BIQLICO

WEDIO LIZICO