

Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori

RESOLUCIÓ de 10 de novembre de 2023, del director general d'Urbanisme, Paisatge i Avaluació Ambiental, per la qual es formula l'informe d'impacte ambiental del Projecte de connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant, als termes municipals d'Alacant, Sant Joan d'Alacant. Expedient: (3270020) 122/2023/AIA. [2024/681]

«Informe d'impacte ambiental
Expedient: (3270020) 122/2023/AIA.

Títol: Projecte de connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant.
Promotor i òrgan substantiu: Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible.
Localització: termes municipals d'Alacant, Sant Joan d'Alacant.

Tramitació administrativa

Amb data 17 d'agost de 2023, la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible sol·licita l'inici del procediment d'avaluació d'impacte ambiental simplificada del projecte de connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant. La sol·licitud acompanya l'estudi informatiu i el document ambiental del projecte.

Als efectes previstos en la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible actua com a promotor i òrgan substantiu.

Durant el procés d'elaboració del projecte, l'òrgan substantiu realitza consultes als organismes afectats en relació amb les alternatives proposades. De la mateixa manera, l'òrgan substantiu va sotmetre el projecte a tràmit d'informació pública i consultes, que es va publicar en el DOGV en data del 31 de març de 2022. Tant el document ambiental com l'estudi informatiu presentats són versions revisades que incorporen el resultat de les consultes.

Amb data 1 de setembre de 2023, l'òrgan ambiental realitza consultes i sol·licita l'emissió d'informe en relació amb l'afecció ambiental del projecte als organismes següents: ajuntaments d'Alacant i Sant Joan d'Alacant, Àrea de Serveis i Infraestructures de la Diputació d'Alacant, Universitat Miguel Hernández, Secció Forestal de la Direcció Territorial d'Alacant i Direcció General d'Ordenació del Territori i Paisatge.

Es resumeix a continuació el contingut de caràcter ambiental dels informes rebuts.

1) Informe de l'Ajuntament d'Alacant de data 17 de maig de 2022. Indica que, analitzat l'estudi informatiu per a la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant, encara que no hi ha afecció sobre el patrimoni natural, sí que consten afeccions sobre el cultural i el paisatge. Es conclou que:

– Atés que el projecte es desenvolupa en una àrea de vigilància arqueològica (AVA), es requereix que es procedisca d'acord amb la Llei 4/1998, d'11 de juny, del patrimoni cultural valencià, respecte al patrimoni arqueològic.

– S'ha d'incloure tant la documentació tècnica com la valoració de l'«àrea d'interès cultural i etnològic de l'horta» (fitxa C1125.BC.PGI).

– Considerar l'afecció, almenys, de l'entorn de protecció, dels immobles catalogats, així com les mesures de prevenció, no sols pel fet de l'ocupació.

– Preveure i avaluar la incidència sobre els elements catalogats en la secció del paisatge del catàleg (P4, P24 i P45).

2) Informe de l'Ajuntament de Sant Joan d'Alacant de data 18 de maig de 2022. Analitzat l'estudi informatiu per a la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant, en matèria d'afeccions ambientals conclou:

«Hauran de considerar la ubicació dels actuals BIC – Béns d'interès cultural, habitatges i centres sanitaris i educatius, i determinar les possibles afeccions ambientals, especialment en allò que fa referència a la contaminació acústica i atmosfèrica i, si és el cas, les mesures correctores necessàries.»

3) Informe de l'Àrea de Serveis i Infraestructures de la Diputació d'Alacant del 9 de juny de 2023 en el qual es conclou que:

Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio

RESOLUCIÓN de 10 de noviembre de 2023, del director general de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, por la cual se formula el informe de impacto ambiental del Proyecto de conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant, en los términos municipales de Alicante, Sant Joan d'Alacant. Expediente: (3270020) 122/2023/AIA. [2024/681]

«Informe de impacto ambiental
Expediente: (3270020) 122/2023/AIA.

Título: Proyecto de conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant.
Promotor y órgano sustantivo: Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible.
Localización: términos municipales de Alicante, Sant Joan d'Alacant.

Tramitación administrativa

Con fecha 17 de agosto de 2023, la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible solicita el inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto de conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant. La solicitud acompaña el estudio informativo y el documento ambiental del proyecto.

A los efectos previstos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental, Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible actúa como promotor y órgano sustantivo.

Durante el proceso de elaboración del proyecto, el órgano sustantivo realiza consultas a los organismos afectados en relación con las alternativas propuestas. De la misma manera, el órgano sustantivo sometió el proyecto a trámite de información pública y consultas, publicándose en el DOGV en fecha del 31 de marzo de 2022. Tanto el documento ambiental como el estudio informativo presentados son versiones revisadas que incorporan el resultado de las consultas.

Con fecha 1 de septiembre de 2023, el órgano ambiental realiza consultas, solicitando emisión de informe con relación a la afección ambiental del proyecto, a los siguientes organismos: ayuntamientos de Alicante y Sant Joan d'Alacant, Área de Servicios e Infraestructuras de la Diputación de Alicante, Universidad Miguel Hernández, Sección Forestal de la Dirección Territorial de Alicante y Dirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje.

Se resume a continuación el contenido de carácter ambiental de los informes recibidos.

1) Informe del Ayuntamiento de Alicante de fecha 17 de mayo de 2022. Indica que, analizado el estudio informativo para la conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant, aunque no existen afección sobre el patrimonio natural, sí constan afecciones sobre el cultural y el paisaje. Se concluye que:

– Dado que el proyecto se desarrolla en un Área de Vigilancia Arqueológica (AVA), se requiere que se proceda de acuerdo con la Ley 4/1998, de 11 de junio, del patrimonio cultural valenciano, con respecto al patrimonio arqueológico.

– Se debe incluir tanto la documentación técnica como la valoración del «área de interés cultural y etnológico de l'horta» (ficha C1125.BC.PGI).

– Considerar la afección, al menos del entorno de protección, de los inmuebles catalogados, así como las medidas de prevención, no solo por el mero hecho de la ocupación.

– Contemplar y evaluar la incidencia sobre los elementos catalogados en la sección del paisaje del catálogo (P4, P24 y P45).

2) Informe del Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant de fecha 18 de mayo de 2022. Analizado el estudio informativo para la conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant, en materia de afecciones ambientales concluye:

«Deberán considerar la ubicación de los actuales BIC – bienes de interés cultural, viviendas y centros sanitarios y educativos, determinando las posibles afecciones ambientales, especialmente en lo referido a la contaminación acústica y atmosférica y, en su caso, las medidas correctoras necesarias.»

3) Informe del Área de Servicios e Infraestructuras de la Diputación de Alicante del 9 de junio de 2023 en el que se concluye que



«Analitzada la documentació facilitada, s'observa que la traça proposada per a la connexió del TRAM amb el municipi de Sant Joan d'Alacant no afecta ni incideix en cap infraestructura viària de titularitat de l'Excma. Diputació Provincial d'Alacant, segons l'actual Catàleg del sistema viari de la Comunitat Valenciana aprovat pel Decret 46/2019, de 22 de març.»

4) Informe del Vicerectorat d'Infraestructures de la Universitat Miguel Hernández en el qual es conclou expressament que no es realitza cap al·legació en relació amb les afeccions mediambientals del projecte.

5) Informe de la Secció Forestal de la Direcció Territorial d'Alacant en el qual es conclou amb informe favorable condicionat al compliment de l'article 23 de la Llei 3/2014, d'11 de juliol, de la Generalitat, de vies pecuàries de la Comunitat Valenciana, en concret a allò que fa referència a l'encreuament de les vies pecuàries per realització d'obres públiques sobre terrenys de vies pecuàries, referint-se a l'encreuament entre el c/ de la Passió i el camí de Benimagrell.

6) Informe de la Direcció General de Política Territorial i Paisatge amb data 3 de juny de 2022, es conclou que el projecte de connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant es troba afectat parcialment pel risc d'inundació i és compatible amb el compliment de les consideracions finals, a més de no tindre altres afeccions territorials rellevants.

Criteris ambientals

Per a l'emissió del present informe d'impacte ambiental, de conformitat amb l'article 47 de la Llei 21/2013, s'han tingut en compte els criteris de l'annex III d'esta.

Característiques del projecte

La prolongació del TRAM de Sant Joan és una de les principals actuacions previstes, estudiades i proposades en el Pla bàsic de mobilitat de l'àrea metropolitana d'Alacant-Elx, el qual estableix la necessitat de l'ampliació del transport públic a la ciutat d'Alacant i la seua àrea metropolitana en diverses actuacions en les zones nord, sud i oest de l'àrea d'Alacant.

Este projecte consisteix en la prolongació de l'actual xarxa del TRAM fins al nucli urbà del municipi de Sant Joan, passant per l'Hospital Universitari de Sant Joan i la Universitat Miguel Hernández. Tot això, per mitjà d'un tramvia en superfície, com a prolongació fins a Sant Joan de les actuals línies L1/L3 i L4/L5 del TRAM. La intersecció entre estes línies existents i la prolongació es realitza entre les estacions de Camp de Golf per a les L1/L3 i en la parada d'Institut per a les línies L4/L5.

El nou traçat preveu un total de sis noves estacions, en l'avinguda de les Nacions (2), carrer de Conrado Albaladejo, avinguda del Músic Mestre Antonio Climent (Nou Nazareth), avinguda de la Cadena (Hospital) i parada de capçalera de Sant Joan-Benimagrell.

En l'estudi preliminar es preveien tres alternatives tècnicament viables:

– Alternativa 1: des de l'avinguda del Pintor Pérez Gil cap al camí de Benimagrell, ocupant part de l'aparcament de la Facultat de Farmàcia i de la zona tècnica de l'Hospital de Sant Joan (si bé apuntava que havia d'estudiar-se l'afecció a les instal·lacions de gasos medicinals i de la de calefacció i aigua calenta centralitzada existent), per a posteriorment anar per l'avinguda de la Cadena cap a la parada final en l'avinguda de Miguel Hernández.

– Alternativa 2: iniciada en el mateix punt de l'anterior, gira en el camí de Benimagrell per a usar els viaris i les zones verdes interiors de les facultats de Farmàcia i Medicina fins a incorporar-se a l'avinguda de Miguel Hernández fins al final de l'actuació.

– Alternativa 3: esta alternativa optava per usar en tot el seu traçat l'avinguda del Pintor Pérez Gil fins a l'avinguda de Miguel Hernández, i anar per tot el marge dret d'esta fins a la parada de Sant Joan. Presentava com a afecció potencial la ubicació a la cantonada est de la glorieta del BIC de la Torre de la Cadena, i l'elevada intensitat de trànsit en este punt.

Finalitzat el tràmit de consultes, es decideix optar per l'alternativa 1a, optimitzada després de l'avaluació de les al·legacions presentades pels diferents organismes consultats. Esta optimització considera com a millora del disseny, respecte a l'alternativa 1a original, el pas directe des de la línia L1 cap al nou traçat per l'avinguda de les Nacions, per un salt de moltó o pas a diferent nivell sobre esta línia L1. Esta alternativa considerarà el pas del traçat per l'avinguda de les Nacions, en la mitjana, i

«Analizada la documentación facilitada, se observa que la traza propuesta para la conexión del TRAM con el municipio de San Joan d'Alacant, no afecta ni incide en ninguna infraestructura viaria de titularidad de la Diputación Provincial de Alicante, según el actual Catálogo del sistema viario de la Comunitat Valenciana aprobado por Decreto 46/2019, de 22 de marzo.»

4) Informe del Vicerectorado de Infraestructuras de la Universidad Miguel Hernández en el que se concluye expresamente que no se realiza ninguna alegación en relación con las afecciones medioambientales del proyecto.

5) Informe de la Sección Forestal de Dirección Territorial de Alicante en el que se concluye con informe favorable condicionado al cumplimiento de del artículo 23 de la Ley 3/2014, del 11 de julio, de la Generalitat, de vías pecuarias de la Comunitat Valenciana, en concreto a lo referido al cruce de las vías pecuarias por realización de obras públicas sobre terrenos de vías pecuarias refiriéndose al cruce entre c/ de la Pasión y el camino de Benimagrell.

6) Informe de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje con fecha del 3 de junio de 2022, se concluye que el proyecto de conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant se encuentra afectado parcialmente por el riesgo de inundación y es compatible con el cumplimiento de las consideraciones finales, además de no tener otras afecciones territoriales relevantes.

Criterios ambientales

Para la emisión del presente informe de impacto ambiental, de conformidad con el artículo 47 de la Ley 21/2013, se han tenido en cuenta los criterios del anexo III de la misma.

Características del proyecto

La prolongación del TRAM de Sant Joan, es una de las principales actuaciones contempladas, estudiadas y propuestas en el Plan básico de movilidad del Área Metropolitana de Alacant-Elx, el cual establece la necesidad de la ampliación del transporte público en la ciudad de Alicante y su área metropolitana en varias actuaciones en las zonas norte, sur y oeste del área de Alicante.

Este proyecto consiste en la prolongación de la actual red del TRAM hasta el núcleo urbano del municipio de Sant Joan pasando por el Hospital Universitari de Sant Joan y la Universidad Miguel Hernández, todo esto por medio de un tranvía en superficie, como prolongación hasta Sant Joan de las actuales líneas L1/L3 y L4/L5 del TRAM. La intersección entre estas líneas existentes y la prolongación se realiza entre las estaciones de campo de golf para las L1/L3 y en la parada de Instituto para las líneas L4/L5.

El nuevo trazado contempla un total de 6 nuevas estaciones, en avenida de las Naciones (2), calle Conrado Albaladejo, av. Músico Maestro Antonio Climent (Nou Nazareth), avenida de la Cadena (Hospital) y parada de cabecera de Sant Joan-Benimagrell.

En el estudio preliminar se contemplaban 3 alternativas técnicamente viables:

– Alternativa 1: Desde avenida Pintor Pérez Gil hacia el Camino de Benimagrell, ocupando parte del aparcamiento de la Facultad de Farmacia y de la zona técnica del Hospital de Sant Joan (si bien apuntaba que debía estudiarse la afección a las instalaciones de gases medicinales y de la de calefacción y agua caliente centralizada existente) para posteriormente discurrir por la avenida de la Cadena hacia la parada final en av Miguel Hernández.

– Alternativa 2: Iniciada en el mismo punto de la anterior, gira en el Camino de Benimagrell para usar los viarios y zonas verdes interiores de las Facultades de Farmacia y Medicina hasta incorporarse a la av. Miguel Hernández hasta el final de la actuación.

– Alternativa 3: Esta alternativa optaba por usar en todo su trazado la av. Pintor Pérez Gil hasta la av. Miguel Hernández, y discurrir por toda la margen derecha de la misma hasta la parada de Sant Joan. Presentaba como afección potencial la ubicación en la esquina Este de la glorieta del BIC de la Torre de la Cadena, y la elevada intensidad de tráfico en este punto.

Finalizado el trámite de consultas, se decide optar por la alternativa 1a, optimizada tras la evaluación de las alegaciones presentadas por los diferentes organismos consultados. Esta optimización considera como mejora del diseño respecto a la alternativa 1a original, el paso directo desde la línea L1 hacia el nuevo trazado por avenida de Las Naciones, por un salto de carnero o paso a distinto nivel sobre dicha línea L1. Esta alternativa considerará el paso del trazado por la avenida de las Nacio-

evitarà afectar els sòls dotacionals educatius existents en l'ordenació del sector PAU-5 en esta avinguda.

També s'inclou l'estudi de viabilitat tècnica d'implantar, bé una àrea intermodal o bé un intercanviador, a més d'un aparcament dissuasori.

Ubicació del projecte

La traça del projecte va per zones antropitzades, principalment d'ús residencial, entre els municipis d'Alacant i Sant Joan d'Alacant. L'àmbit d'actuació se situa en la zona nord-est del municipi d'Alacant, més concretament en les zones denominades com PAU 4 La Condomina i PAU 5 zona nord de Platja de Sant Joan, les quals confronten amb el sud del municipi de Sant Joan d'Alacant. Estes alternatives estudien l'enllaç de les actuals línies de TRAM L1/L3 i L4/L5 per a connectar els sectors dels PAU 4 i 5 i el terme municipal de Sant Joan d'Alacant.

En l'àmbit d'actuació no es preveu afecció sobre espais naturals pertanyents a la Xarxa Natura 2000 o espais naturals protegits. Tampoc es preveu afecció a sòl forestal (PATFOR) ni a forests d'utilitat pública. Tampoc afecta infraestructura verda litoral (PATIVEL).

Hi ha una part important dins del projecte pertanyent a un ventall al·luvial amb el risc d'inundació inclosa dins del PATRICOVA i classificada amb risc geomorfològic. No obstant això, el mateix informe de la Direcció General de Política Territorial i Paisatge considera que l'estudi de risc geomorfològic és previ a les actuacions de canalització realitzades sobre el barranc de Capa Muntada i de Juncaret i que, per tant, este risc no ha de considerar-se. A més, la zona es troba totalment consolidada i l'actuació es realitzarà sempre per damunt de les cotes dels vials existents, eliminant el risc d'inundació de la infraestructura i el seu entorn.

Característiques del potencial impacte

Es tracta d'una obra lineal a executar en el viari d'una zona urbana totalment implantada. En fase d'explotació, els impactes ambientals són assimilables als de la mateixa urbanització ja existent, centrant-se en les afeccions d'integració en el teixit urbà, com són l'afecció paisatgística i l'ordenació del trànsit, així com l'augment de vibracions i emissions sonores pel funcionament del tramvia, però considerant també l'efecte positiu de disminució de la contaminació i la petjada de carboni per l'ús de transport públic mogut per energia elèctrica, així com la inclusió de mesures per a dissuadir de l'ús del vehicle privat.

Els impactes ambientals en fase d'obra considerats són emissions de pols, partícules i gasos de combustió sobre l'atmosfera, emissió de sorolls, afecció hidrològica i geològica, molèsties a la població resident, afeccions al patrimoni, impacte paisatgístic i generació de residus.

L'impacte sobre el mitjà socioeconòmic es considera positiu en la mesura que es generaran noves ocupacions i es preveu, en part, una millora econòmica en el comerç i l'hostaleria de l'entorn, si bé estaran supeditats a la duració de les obres.

Les mesures preventives proposades durant els treballs d'execució consisteixen en bones pràctiques ambientals en obra i altres mesures de gestió ambiental.

Un dels impactes significatius previst serà sobre l'atmosfera, a causa de l'emissió de pols i partícules en suspensió, i a l'emissió de gasos de fuita procedents dels vehicles i la maquinària intervinents en les obres. Amb la finalitat de minimitzar este tipus d'impactes, s'estableixen com a mesures preventives i protectores les següents:

- Reg de superfícies afectades (apilaments, vies d'accés, terra vegetal, etc.) per les obres durant períodes de sequedat ambiental i amb la freqüència necessària, amb un mínim de dos (2) regs per dia en períodes secs i un (1) reg per dia en períodes humits.
- Ús de tendals o lones de protecció en els vehicles que transporten material pulverulent.
- Manteniment adequat de la maquinària a utilitzar en els treballs i establiment de viari d'obra previ a l'inici de les obres, intentant evitar les zones sensibles.
- A més, si es detectara una elevada concentració de partícules en suspensió, s'adoptaran les mesures oportunes per a dispersar la seua presència: parada de les activitats generadores de pols i, entre altres, reg de camins, viari i zones de major concentració de pols. Si mitjançant

nes, en la mediana, evitanto afectar a los suelos dotacionales educativos existentes en la ordenación del Sector PAU-5 en dicha avenida.

También se incluye el estudio de viabilidad técnica de implantar, bien un área intermodal o bien un intercambiador, además de un aparcamiento disuasorio.

Ubicación del proyecto

La traza del proyecto transcurre por zonas antropizadas, principalmente de uso residencial, entre los municipios de Alicante y Sant Joan d'Alacant. El ámbito de actuación se sitúa en la zona noreste del municipio de Alicante, más concretamente en las zonas denominadas como PAU 4 La Condomina y el PAU 5 zona norte de Playa de San Juan, las cuales lindan con el sur del municipio de Sant Joan D'Alacant. Estas alternativas estudian el enlace de las actuales líneas de TRAM L1/L3 y L4/L5 para conectar los sectores del PAU 4 y 5 y el término municipal de Sant Joan D'Alacant.

En el ámbito de actuación no se prevé afección sobre espacios naturales pertenecientes a la Red Natura 2000 o espacios naturales protegidos. Tampoco se prevé afección a suelo forestal (PATFOR) ni a montes de utilidad pública. Tampoco afecta a Infraestructura verde litoral (PATIVEL).

Existe una parte importante dentro del proyecto perteneciente a un abanico aluvial con riesgo de inundación incluida dentro del PATRICOVA y clasificada con riesgo geomorfológico. No obstante, el propio informe de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje considera que el estudio de riesgo geomorfológico es previo a las actuaciones de canalización realizadas sobre el barranco de Capa Muntada y de Juncaret y que, por lo tanto, dicho riesgo no debe considerarse. Además, la zona se encuentra totalmente consolidada y la actuación se realizará siempre por encima de las cotas de los viales existentes, eliminando el riesgo de inundación de la infraestructura y su entorno.

Características del potencial impacto

Se trata de una obra lineal a ejecutar en el viario de una zona urbana totalment implantada. En fase de explotació los impactos ambientales son asimilables a los de la propia urbanización ya existente, centrándose en las afecciones de integración en el tejido urbano, como son la afecção paisajística y a la ordenación del tráfico, así como al aumento de vibraciones y emisiones sonoras por el funcionamiento del tranvía, pero considerando también el efecto positivo de disminución de la contaminación y la huella de carbono por el uso de transporte público movido por energía eléctrica, así como la inclusión de medidas para disuadir del uso del vehículo privado.

Los impactos ambientales en fase de obra considerados son emisiones de polvo, partículas y gases de combustión sobre la atmósfera, emisión de ruidos, afecção hidrològica y geològica, molestias a la población residente, afecciones al patrimonio, impacto paisajístico y generación de residuos.

El impacto sobre el medio socioeconómico se estima positivo en cuanto que se generarán nuevos empleos y se prevé, en parte, una mejora económica en el comercio y hostelería del entorno, si bien estarán, supeditados a la duración de las obras.

Las medidas preventivas propuestas durante los trabajos de ejecución consisten en buenas prácticas ambientales en obra y otras medidas de gestión ambiental.

Uno de los impactos significativos previsto, será sobre la atmósfera, debido a la emisión de polvo y partículas en suspensión, y a la emisión de gases de escape procedentes de los vehículos y la maquinaria intervinientes en las obras. Con la finalidad de minimizar este tipo de impactos, se establecen como medidas preventivas y protectoras, las siguientes:

- Riego de superficies afectadas (acopios, vías de acceso, tierra vegetal, etc.) por las obras durante periodos de sequedad ambiental y con la frecuencia necesaria, con un mínimo de 2 riegos por día en periodos secos y 1 riego por día en periodos húmedos.
- Empleo de toldos o lones de protección en los vehículos que transporten material pulverulento.
- Mantenimiento adecuado de la maquinaria a utilizar en los trabajos, y establecimiento de viario de obra previo al inicio de las obras, intentando evitar las zonas sensibles.
- Además, si se detectase una elevada concentración de partículas en suspensión, se adoptarán las medidas oportunas para dispersar su presencia: parada de las actividades generadoras de polvo y, entre otras, riego de caminos, viario y zonas de mayor concentración de polvo. Si



inspecció visual s'observaren quantitats ostensibles de pols acumulada en la vegetació existent en el perímetre de l'actuació, es netejarà la superfície foliar d'esta mitjançant regis periòdics i amb el control i visiplau del responsable definit a este efecte.

A fi d'evitar la generació de molèsties a la població i a la fauna de l'entorn per sorolls procedents de la maquinària utilitzada en les obres, s'estableixen les mesures protectores següents:

– Correcte manteniment de vehicles i maquinària, revisió dels silenciadors de motors, revestiments elàstics en tremuges i caixes de bolquets.

– Restricció d'horaris de treball, respectant les hores normals de descans (entre les 22 h de la nit i les 8 h del matí).

A fi d'evitar l'afecció al sistema hidrològic de l'entorn, s'estableixen una sèrie de mesures preventives i protectores:

– Mantindre nets els diferents talls d'obra, per a evitar que les precipitacions arrosseguen els sòlids generats per les obres.

– El parc de maquinària haurà de ser revisat i mantingut en les millors condicions possibles, i la seua zona d'aparcament estarà completament impermeabilitzada, mitjançant la instal·lació d'un geotèxtil impermeable i llast.

– El contractista estarà obligat a efectuar el canvi d'oli en centres de gestió autoritzats (tallers, estacions de greixatge) i/o en parcs de maquinària i entregar els olis usats a una persona autoritzada per a la recollida o bé realitzarà la gestió completa d'estos residus perillosos mitjançant l'oportuna autorització.

– En la zona de casetes d'obra i instal·lacions auxiliars, s'instal·laran cubetes de retenció per a depòsits de substàncies perilloses, com ara olis i combustibles a utilitzar per la maquinària de l'obra.

– En cas d'abocament o vessament accidental d'hidrocarburs, olis o altres substàncies contaminants, s'aplicarà material absorbent per a contenció de fugues o abocaments, es recollirà i es depositarà en el bidó corresponent a terres contaminades.

– En cap cas s'abocaran aigües residuals dels serveis sanitaris de l'obra en l'entorn, ni produir infiltracions directes sobre el terreny.

– Queden totalment prohibits els abocaments de fluids, enderroc i materials d'obra a l'entorn.

Per a minimitzar l'impacte sobre el sòl, la geologia i la geomorfologia, conseqüència dels treballs a realitzar al llarg de l'àmbit d'actuació, se seguiran les mesures protectores i de conservació següents:

– Delimitació del perímetre de l'obra, mitjançant jalonament de la zona d'ocupació estricta de l'esplanació de la via, la zona d'instal·lacions auxiliars i camins d'accés, perquè quede perfectament delimitada i el trànsit de maquinària es pugja ajustar a l'interior d'esta zona delimitada, i minimitzar així l'àrea d'ocupació. La direcció d'obra serà l'encarregada de la labor de vigilància i compliment d'esta mesura.

– Els accessos es poden realitzar a través de la xarxa de vials existents al llarg de tota la traça, així com utilitzant la mateixa plataforma.

– El contractista restaurarà els danys que pogueren ocasionar-se per motiu de les obres en els camins preexistents, immediatament després de la seua utilització.

– En cas de necessitat de zona per a rentada de canalons de formigó, serà en terrenys sense vegetació. Els residus de formigó seran entregats a un gestor autoritzat.

Per a evitar molèsties a la població per soroll i pols, es controlarà l'emissió de sorolls dels vehicles i maquinària d'obra, limitant la velocitat mitjana del trànsit d'obra (30 km/h per a vehicles pesants i 40 km/h per a lleugers).

Per a garantir l'accessibilitat de la població, s'habilitaran vies suficients per al trànsit i que mantinguen els serveis existents.

Respecte a l'impacte que es pugja produir sobre el patrimoni o béns d'interès cultural que puguen resultar afectats pels treballs, es duran a terme les directrius i mesures que propose, si és el cas, la Direcció General de Cultura i Patrimoni. Si durant l'execució de les obres es trobaren restes paleontològiques, arqueològiques o etnogràfiques, el promotor ho farà saber a la conselleria competent en patrimoni cultural de manera immediata, i adoptar les mesures pertinents per a la seua protecció i conservació de conformitat amb allò previst en els articles 63 i 65 de la Llei 4/1998, d'11 de juny, del patrimoni cultural valencià.

mediante inspección visual se observasen cantidades ostensibles de polvo acumulado en la vegetación existente en el perímetro de la actuación, se limpiará la superficie foliar de esta mediante riegos periódicos y con el control y visto bueno del responsable definido al efecto.

Con el objeto de evitar la generación de molestias a la población y a la fauna del entorno por ruidos procedentes de la maquinaria utilizada en las obras, se establecen las siguientes medidas protectoras:

– Correcto mantenimiento de vehículos y maquinaria, revisión de los silenciadores de motores, revestimientos elásticos en tolvas y cajas de volquetes.

– Restricción de horarios de trabajo, respetando las horas normales de descanso (entre las 22h de la noche y las 8h de la mañana).

A fin de evitar la afección al sistema hidrológico del entorno, se establecen una serie de medidas preventivas y protectoras:

– Mantener limpios los diferentes tajos de obra, para evitar que las precipitaciones arrastren los sólidos generados por las obras.

– El parque de maquinaria deberá ser revisado y mantenido en las mejores condiciones posibles, y su zona de aparcamiento estará completamente impermeabilizada, mediante la instalación de un geotextil impermeable y zahorra.

– El Contratista estará obligado a efectuar el cambio de aceite en centros de gestión autorizados (talleres, estaciones de engrase) y/o en parques de maquinaria y entregar los aceites usados a persona autorizada para la recogida o bien realizará la gestión completa de estos residuos peligrosos mediante la oportuna autorización.

– En la zona de casetas de obra e instalaciones auxiliares, se instalarán cubetos de retención para depósitos de sustancias peligrosas, como aceites y combustibles a utilizar por la maquinaria de la obra.

– En caso de vertido o derrame accidental de hidrocarburos, aceites u otras sustancias contaminantes, se aplicará material absorbente para contención de fugas o vertidos, se recogerá y se depositará en el bidón correspondiente a tierras contaminadas.

– En ningún caso se verterán aguas residuales de los servicios sanitarios de la obra en el entorno, ni producir infiltraciones directas sobre el terreno.

– Quedan totalmente prohibidos los vertidos de fluidos, escombros y materiales de obra al entorno.

Para minimizar el impacto sobre el suelo, la geología y la geomorfología, consecuencia de los trabajos a realizar a lo largo del ámbito de actuación, se seguirán las siguientes medidas protectoras y de conservación:

– Delimitación del perímetro de la obra, mediante jalonamiento de la zona de ocupación estricta de la explanación de la vía, la zona de instalaciones auxiliares y caminos de acceso, para que quede perfectamente acotada y el tráfico de maquinaria se pueda ceñir al interior de dicha zona acotada, minimizando el área de ocupación. La dirección de obra será la encargada de la labor de vigilancia y cumplimiento de esta medida.

– Los accesos se pueden realizar a través de la red de viales existentes a lo largo de toda la traza, así como empleando la propia plataforma.

– El contratista restaurará los daños que pudiesen ocasionarse por motivo de las obras, en los caminos preexistentes, inmediatamente después de su utilización.

– En caso de necesidad de zona para lavado de canaletas de hormigón, será en terrenos sin vegetación. Los residuos de hormigón serán entregados a gestor autorizado.

Para evitar molestias a la población por ruido y polvo, se controlará la emisión de ruidos de los vehículos y maquinaria de obra, limitando la velocidad media del tráfico de obra (30 km/h para vehículos pesados y 40 km/h para ligeros).

Para garantizar la accesibilidad de la población, se habilitarán vías suficientes para el tránsito y que mantengan los servicios existentes.

Respecto al impacto que se pueda producir sobre el patrimonio o bienes de interés cultural que puedan verse afectados por los trabajos, se llevarán a cabo las directrices y medidas que proponga, en su caso, la Dirección General de Cultura y Patrimonio. Si durante la ejecución de las obras se encontrasen restos paleontológicos, arqueológicos o etnográficos, el promotor pondrá el hecho en conocimiento de la Conselleria competente en patrimonio cultural de manera inmediata, adoptando las medidas pertinentes para su protección y conservación en conformidad con aquello previsto en los artículos 63 y 65 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del patrimonio cultural valenciano.

En relació amb els béns d'interés cultural BIC, béns de rellevància local BRL i béns locals protegits, es troben llistats i considerats:

La Casa-Torre Bosch (C27.BIC.PGI), La Casa-Torre Juana (C28.BIC.PGI), l'Ermита de la Casa-Torre Juana (C1382.BRL.PGI) i l'àrea d'interés cultural i etnològic de l'horta (C1125.BC.PGI). No només serà considerat el bé en si mateix, sinó també el seu entorn, i se'ls protegirà mitjançant senyalització i abalisament.

Un altre dels impactes previstos i que serà rellevant en l'execució d'este projecte, serà la generació de residus, per a la qual s'estableixen les següents mesures a dur a terme:

– Es comprovaran i compliran les mesures que estableixca el Pla de gestió de residus del projecte referents a equipament, personal necessari per a la recollida, gestió i emmagatzematge dels residus i deixalles de tot tipus generades per les diferents activitats de les obres.

– Es comprovarà i verificarà la correcta gestió dels residus generats d'acord amb la normativa vigent en cada cas.

– Es verificarà el correcte desmantellament de les instal·lacions auxiliars i la neteja de les àrees afectades una vegada finalitzades les obres.

– L'excés de terres sobrants de les excavacions s'entregaran a un gestor autoritzat.

Este tipus d'infraestructures lineals generen impacte visual i paisatgístic. No obstant això, en executar-se sobre vials ja construïts, la potencialitat d'este impacte resultarà reduïda. Per a mitigar o reduir l'impacte paisatgístic, s'estableixen les mesures de recuperació ambiental i integració paisatgística següents:

– Els materials a utilitzar seran similars als de la resta de la infraestructura i coherents amb el vial existent.

– Es posarà especial atenció a no obstaculitzar visualment els paisatges limítrofs d'ús agrícola o d'importància paisatgística (P4 Santa Faç, P24 Convent de Santa Faç i P45 Torre de Santa Faç).

En relació amb l'encreuament amb el camí de Benimagrell, tant en règim d'obra com d'explotació, es respectarà i habilitarà el pas de la via pecuària, en compliment de la Llei 3/2014, d'11 de juliol, de la Generalitat, de vies pecuàries de la Comunitat Valenciana.

Durant la fase d'explotació les mesures estaran destinades a aconseguir una correcta integració de la infraestructura, a prevenir episodis de contaminació i a millorar la qualitat sonora de l'entorn.

Consideracions jurídiques

El Projecte de connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant constitueix un supòsit d'avaluació d'impacte ambiental simplificada, d'acord amb l'article 7.2 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, en estar inclòs en l'epígraf del grup 7.f) del seu annex II.

L'expedient ha seguit el tràmit d'avaluació d'impacte ambiental simplificada, previst en la secció 2a, capítol 2, del títol II, de la Llei 21/2013.

L'article 119 del Decret 112/2023, de 25 de juliol, del Consell, pel qual s'estableix l'estructura orgànica bàsica de la Presidència i de les conselleries de la Generalitat, atribueix a la Direcció General d'Urbanisme, Paisatge i Avaluació Ambiental, la competència d'avaluació ambiental estratègica i impacte ambiental, incloent-hi els sistemes indicadors i les avaluacions ambientals.

Per tot l'anterior, a proposta del Servei d'Avaluació d'Impacte Ambiental, fent ús de les atribucions que tinc, resolc:

Primer

Estimar que el Projecte de connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant, sense perjudici de l'obtenció prèvia de les autoritzacions sectorials que li siguen aplicables, no tindrà efectes significatius sobre el medi ambient i no requereix una avaluació d'impacte ambiental ordinària, sempre que s'ajuste a les previsions del document ambiental aportat, als termes del present informe i a les indicacions dels informes obtinguts. En particular, el projecte de construcció incorporarà en el disseny de la infraestructura:

1r. A fi de mantindre les condicions enfront del risc d'inundació, es tindrà en consideració que tant el projecte com l'execució queden per damunt de la cota del viari existent.

2n. Si durant l'execució de les obres es trobaren restes paleontològiques, arqueològiques o etnogràfiques, el promotor haurà de fer-ho saber a la conselleria competent en patrimoni cultural de manera immediata,

En relación con los bienes de interés cultural BIC, bienes de relevancia local BRL y los bienes locales protegidos, se encuentran listados y considerados:

La Casa-Torre Bosch (C27.BIC.PGI), la Casa-Torre Juana (C28.BIC.PGI), la Ermita de la Casa-Torre Juana (C1382.BRL.PGI) y área de interés cultural y etnológico de l'horta (C1125.BC.PGI). No solo será considerado el bien en sí mismo, sino también su entorno, protegiéndolo mediante señalización y balizamiento.

Otro de los impactos previstos y que será relevante en la ejecución de este proyecto, será la generación de residuos, para la cual se establecen las siguientes medidas a llevar a cabo:

– Se comprobarán y cumplirán las medidas que establezca el Plan de gestión de residuos del proyecto referentes a equipamiento, personal necesario para la recogida, gestión y almacenamiento de los residuos y desechos de todo tipo generados por las distintas actividades de las obras.

– Se comprobará y verificará la correcta gestión de los residuos generados de acuerdo con la normativa vigente en cada caso.

– Se verificará el correcto desmantelamiento de las instalaciones auxiliares y limpieza de las áreas afectadas una vez finalizadas las obras.

– El exceso de tierras sobrantes de las excavaciones serán entregados a gestor autorizado.

Este tipo de infraestructuras lineales, generan impacto visual y paisajístico. No obstante, al ejecutarse sobre viales ya construidos, la potencialidad de este impacto se verá reducida. Para mitigar o reducir el impacto paisajístico, se establecen las siguientes medidas de recuperación ambiental e integración paisajística:

– Los materiales a emplear serán similares a los del resto de la infraestructura y coherentes con el vial existente.

– Se pondrá especial atención en no obstaculizar visualmente los paisajes alejados de uso agrícola o de importancia paisajística (P4 Santa Faç, P24 Convento de Santa Faç y P45 Torre de Santa Faç).

En relación con el cruce con el camino de Benimagrell, tanto en régimen de obra como de explotación, se respetará y habilitará el paso de la vía pecuaria, en cumplimiento de la Ley 3/2014, del 11 de julio, de la Generalitat, de vías pecuarias de la Comunitat Valenciana.

Durante la fase de explotación las medidas estarán destinadas a conseguir una correcta integración de la infraestructura, a prevenir episodios de contaminación y a mejorar la calidad sonora del entorno.

Consideraciones jurídicas

El proyecto de Conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant, constituye un supuesto de evaluación de impacto ambiental simplificada, de acuerdo con el artículo 7.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, al estar incluido en el epígrafe del grupo 7.f) de su anexo II.

El expediente ha seguido el trámite de evaluación de impacto ambiental simplificada, previsto en la sección 2ª, capítulo 2 del título II de la Ley 21/2013.

El artículo 119 del Decreto 112/2023, de 25 de julio, del Consell, por el que se establece la estructura orgánica básica de la Presidencia y de las consellerías de la Generalitat, atribuye a la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, la competencia de evaluación ambiental estratègica e impacto ambiental, incluyendo los sistemas indicadores y las evaluaciones ambientales.

Por todo cuanto antecede, a propuesta del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental, en uso de las atribuciones que ostento, resuelvo:

Primero

Estimar que el proyecto de Conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant, sin perjuicio de la previa obtención de las autorizaciones sectoriales que le sean de aplicación, no tendrá efectos significativos sobre el medio ambiente y no requiere una evaluación de impacto ambiental ordinaria, siempre que se ajuste a las previsions del documento ambiental aportado, a los términos del presente informe y a las indicaciones de los informes recabados. En particular, el proyecto de construcción incorporará en el diseño de la infraestructura:

1º Con el objeto de mantener las condiciones frente al riesgo de inundación, se tendrá en consideración que tanto el proyecto como la ejecución queden por encima de la cota del viario existente.

2º Si durante la ejecución de las obras se encontraran restos paleontológicos, arqueológicos o etnográficos, el promotor tendrá que poner el hecho en conocimiento de la conselleria competente en patrimonio



i adoptar les mesures pertinents per a la seua protecció i conservació de conformitat amb allò previst en els articles 63 i 65 de la Llei 4/1998, d'11 de juny, del patrimoni cultural valencià.

3r. Amb el propòsit de la vigilància i protecció del patrimoni cultural i edilici, en particular dels béns assenyalats, com la Casa-Torre Bosch (C27.BIC.PGI), la Casa-Torre Juana (C28.BIC.PGI), l'Ermita de la Casa-Torre Juana (C1382.BRL.PGI) i l'àrea d'interès cultural i etnològic de l'horta (C1125.BC.PGI), es tindran en consideració en projecte i execució tant la seua protecció com la del seu entorn, senyalitzant i abalisant al voltant d'un perímetre de protecció.

4t. Com a mesura per a la protecció del paisatge, s'evitarà situar elements informatius com ara panells publicitaris en espais que afecten la visual dels paisatges del catàleg com són el P4 Santa Faç, P24 Convent de Santa Faç i P45 Torre de Santa Faç.

5é. En relació amb el compliment del que s'ha establert en la Llei 3/2014, de l'11 de juliol, de la Generalitat, de vies pecuàries de la Comunitat Valenciana, es garantirà el pas de la via pecuària del camí de Benimagrell tant en fase d'obra com en fase d'explotació.

6é. A fi de limitar les afeccions en matèria de contaminació acústica i vibracions, tant en la fase de construcció com d'explotació, s'ha de tindre especial consideració en l'existència de zones sensibles en l'entorn del traçat, com són els usos residencials, l'educatiu -Universitat Miguel Hernández- i l'hospitalari -Hospital Universitari de Sant Joan-, i garantir els objectius de qualitat acústica aplicables a zones urbanitzades i als usos indicats anteriorment, d'acord amb el que s'ha estipulat en la Llei 7/2002, de 3 de desembre, de protecció contra la contaminació acústica, així com en el Reial decret 1367/2007, de 19 d'octubre, pel qual es desenvolupa la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll, referent a zonificació acústica, objectius de qualitat i emissions acústiques.

Segon

De conformitat amb el que es preveu en l'article 47 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre:

A. L'informe d'impacte ambiental es publicarà en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, sense perjudici de la seua publicació en la seua electrònica de l'òrgan ambiental.

B. L'informe d'impacte ambiental perdrà la seua vigència i cessarà en la producció dels efectes que li són propis si, una vegada publicat en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, no s'haguera procedit a l'autorització del projecte en el termini màxim de quatre anys des de la seua publicació, llevat que s'acorde la prorroga de la vigència de l'informe d'impacte ambiental.

C. L'informe d'impacte ambiental no serà objecte de cap recurs, sense perjudici dels que, si és el cas, siguen procedents en la via administrativa o judicial contra l'acte, si és el cas, d'autorització del projecte.

Tercer

L'òrgan substantiu publicarà en el butlletí oficial corresponent la decisió d'autoritzar o denegar el projecte, en els termes previstos en l'article 48 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre.

València, 10 de novembre de 2023.— El director general d'Urbanisme, Paisatge i Avaluació Ambiental: Miguel Ángel Ivorra Devesa.»

cultural de manera immediata, adoptando las medidas pertinentes para su protección y conservación en conformidad con aquello previsto en los artículos 63 y 65 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del patrimonio cultural valenciano.

3º Con el propósito de la vigilancia y protección del patrimonio cultural y edilicio, en particular de los bienes señalados, como la Casa-Torre Bosch (C27.BIC.PGI), la Casa-Torre Juana (C28.BIC.PGI), la Ermita de la Casa-Torre Juana (C1382.BRL.PGI) y área de interés cultural y etnológico de l'horta (C1125.BC.PGI), se tendrán en consideración en proyecto y ejecución tanto su protección como la de su entorno, señalizando y balizando alrededor de un perímetro de protección.

4º Como medida para la protección del paisaje, se evitará situar elementos informativos como paneles publicitarios en espacios que afecten a la visual de los paisajes del catálogo como son el P4 Santa Faz, P24 Convento de Santa Faz y P45 Torre de Santa Faz.

5º En relación con el cumplimiento de los establecido en la Ley 3/2014, del 11 de julio, de la Generalitat, de vías pecuarias de la Comunidad Valenciana, se garantizará el paso de la vía pecuaria del camino de Benimagrell tanto en fase de obra como en fase de explotación.

6º Con el fin de limitar las afecciones en materia de contaminación acústica y vibraciones, tanto en la fase de construcción como de explotación, se debe tener especial consideración la existencia de zonas sensibles en el entorno del trazado, como son los usos residenciales, el educativo - Universidad Miguel Hernández y hospitalario - Hospital Universitari de Sant Joan, garantizando los objetivos de calidad acústica aplicables a zonas urbanizadas y a los usos indicados anteriormente, de acuerdo con lo estipulado en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica, así como 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.

Segundo

De conformidad con lo previsto en el artículo 47 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre:

A. El informe de impacto ambiental se publicará en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica del órgano ambiental.

B. El informe de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, no se hubiera procedido a la autorización del proyecto en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación, salvo que se acuerde la prorroga de la vigencia del informe de impacto ambiental.

C. El informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Tercero

El órgano sustantivo publicará en el boletín oficial correspondiente la decisión de autorizar o denegar el proyecto, en los términos previstos en el artículo 48 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

València, 10 de noviembre de 2023.— El director general de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental: Miguel Ángel Ivorra Devesa.»