

Consecuentemente con lo anterior el Plan Parcial deberá desarrollarse desde sus accesos aprobados, que son los incluidos en la actuación de la Generalitat Valenciana de conexión de la A-3 con la Ronda norte de Mislata.

No compete al Ministerio de Fomento ejecutar dicho nuevo viario, salvo que sean otras Administraciones las que promuevan la infraestructura cumpliendo lo que se indica en el artículo 2.2. de la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento (ORDEN FOM/3317/2010, de 17 de diciembre).

6.- En relación con lo indicado en el apartado 5, cabe señalar que en diversos informes emitidos por la Demarcación para la aprobación del Plan Parcial Molí d'Animeta se informa favorablemente la glorieta en la Avda. Reverendo Padre José Palacios siempre que el ramal no se conecte con la Autovía V-30.

7.- Adicionalmente a lo indicado en el Anteproyecto respecto al Estudio acústico cabe señalar que en el BOE del 26 de noviembre de 2016 la Dirección General de Carreteras ha iniciado el trámite de información pública del Plan de Acción contra el Ruido (2ª fase) de las carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

En el mismo se indica la actuación propuesta para cada tramo de carretera afectado por niveles sonoros superiores a los indicados en la Normativa.

El enlace es:

[http://www.fomento.es/MFOM/LANG CASTELLANO/ ATENCION CIUDADANO/PARTICIPACION PUBLICA/PARUIDO VARIOS MF/ default.htm](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ ATENCION CIUDADANO/PARTICIPACION PUBLICA/PARUIDO VARIOS MF/ default.htm)

8.- El incremento previsto de tráfico en la calzada exterior constituye en realidad una redistribución del tráfico que hoy discurre por la calzada interior y el desplazamiento de la calzada es escasamente significativo desde el punto de vista de los niveles sonoros.

Sí que es significativo que se proyectan pantallas acústicas que disminuirán los niveles de ruido existentes en la actualidad.

2.2.16. AJUNTAMENT DE XIRIVELLA

Registro de entrada nº. 5507 de 18 de noviembre de 2016

Registro de entrada nº. 5620 de 24 de noviembre de 2016

Contenido:

Alegan que las actuaciones propuestas en el Anteproyecto empeoran la situación actual de opresión e incomunicación que padece la población de Xirivella producida por las infraestructuras.

Reseñan que la selección de alternativas se ha realizado teniendo en cuenta únicamente criterios económicos y de mejora de los niveles de servicio, sin que se hayan tenido en cuenta otros criterios como la integración del territorio, mejora de la movilidad peatonal y ciclista o la calidad ambiental.

Plantean el soterramiento de la V-30 para la creación de espacios libres y zonas verdes públicas, así como que la salida del paso inferior de conexión de la A-3 con la V-30 sentido puerto se realice más tarde a la altura del Parque Pablo Iglesias.

Solicitan que se considere la alternativa 3, que en lugar de un nuevo puente sobre el cauce del río Turia incluye en túnel paralelo al puente de la A-3.



Reseñan que la solución de la rotonda de la Avenida del Cid con un paso inferior va en contra de la pacificación del tráfico.

Alegan que se ocupa suelo calificado en el PGOU de Xirivella como sistema general zona verde y sistema general deportivo en el Barrio de la Luz.

Indican que se ocupa suelo urbano en la Avenida Rio Turia, estrechando la calle y generando un impacto en los residentes de la zona.

Alegan que se cambia el sentido de la Avenida Rio Turia, cosa que corresponde al Ayuntamiento de Xirivella por ser el titular.

Indican que el trazado pasa muy cercano a edificios de la Plaza Vicentica La Serrana, generando un impacto acústico no considerado. Asimismo comentan en la alegación que la nueva pasarela proyectada al norte de la A-3 crea un itinerario peatonal que una vez cruzado el puente sobre el cauce del Turia se corta y no tiene continuidad.

Alegan que se ha eliminado el acceso a la Plaza de España de Xirivella desde la Avenida del Cid, lo que da lugar a un incremento en los tiempos de viaje, afecta al transporte público y a la nueva zona comercial situada en el interior del enlace de la A-3 con la V-30.

Dicen que en el estudio de alternativas no se ha tenido en cuenta el impacto acústico, y que no se han tenido en cuenta los MER de 2008 y 2012 ni sus Planes de Acción.

Cuestionan las previsiones de crecimiento del tráfico del Estudio de tráfico y dicen que están en contra de los objetivos mundiales de desarrollo sostenible.

Solicitan que se mejoren los itinerarios peatonales y ciclistas entre la Avenida del Cid y la Plaza de España.

Piden un nuevo acceso desde la V-30 para el Sector D de suelo industrial de Xirivella.

Finalmente aportan un croquis con una rotonda elevada en el enlace de conexión de la A-3 con la CV-403.

Respuesta:

1.- La situación actual del municipio de Xirivella, situada junto a diversas infraestructuras no se modifica con las mejoras previstas en el Anteproyecto. Cabe sin embargo señalar que, sí se disminuyen los permanentes atascos que se producen en la V-30 en ese municipio, se obtendrán ventajas en materia de seguridad vial y menor contaminación atmosférica.

2.- En el análisis multicriterio de las alternativas se especifican los criterios que han servido de base para la selección de las mismas. En ningún caso el criterio económico ha sido el único considerado.

3.- El Ayuntamiento de Xirivella plantea la posibilidad de soterrar la V-30 y al respecto indica ejemplos realizados en otras ciudades españolas. Al respecto cabe señalar que no todas las soluciones técnicas son aplicables de modo universal sin considerar la realidad local (por ejemplo la problemática geotécnica), ni la actual coyuntura económica permite plantear soluciones que no sean viables desde el punto de vista de la financiación, aspecto éste que debe ser tomado en consideración por los gestores públicos.

En cuanto a retrasar la salida del paso inferior, no es objeto de este anteproyecto, donde únicamente se ha reflejado la solución de un proyecto de construcción aprobado. No obstante, además de constituir un encarecimiento injustificado, puesto que el impacto acústico se ha tenido en cuenta en el estudio de

ruido, acorta el trenzado de los vehículos que desde la A-3 se dirigen por la calzada derecha a la salida de la CV-36.

4.- Sustituir el nuevo puente sobre el Turia por un túnel genera problemas técnicos complejos, tanto de ejecución (sección transversal de 5 carriles) como de explotación, especialmente si tenemos en cuenta que por su longitud, tendría que estar equipado con todas las medidas de seguridad que establece el Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado y que entre otras establece la obligación de ejecutar salidas de emergencia que, por estar bajo el cauce de un río, obligarían a ejecutar un segundo túnel para evacuación de personas, acceso de vehículos de emergencia y salida de gases contaminantes.

5.- La glorieta propuesta en la Avda. del Cid está situada en los términos municipales de Mislata y Valencia, sin afección directa al término municipal de Xirivella. En cualquier caso, por la configuración de la trama urbana el paso inferior no condiciona la circulación ni la seguridad del acceso, como puede apreciarse en lo que ha ocurrido en el paso inferior que conecta la V-21 con la Avda. de Cataluña, cuya puesta en servicio ha mejorado la capacidad del acceso y ha disminuido la accidentalidad.

6.- La ocupación de suelo calificado como sistema general en el Barrio de la Luz puede llevarse a cabo según dispone la Normativa vigente siempre y cuando se proceda por el Ministerio de Fomento a obtener la propiedad de los terrenos afectados.

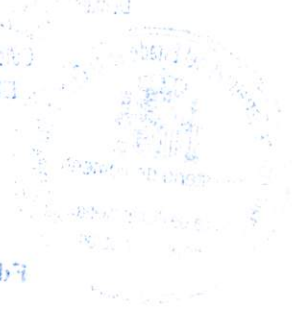
7.- En la topografía de detalle llevada a cabo para la ejecución de la obra "Mejora local. Construcción de un paso inferior en la V-30, p.k. 9,030. T.m.: Xirivella. Provincia de Valencia", se ha replanteado con precisión toda la actuación a ejecutar y se ha comprobado que no se va a afectar la Avda. Río Turia ni los aparcamientos en ella existentes. En la versión definitiva del Anteproyecto se incorporará el trazado ajustado.

 Ministerio de Fomento
Dirección General de Carreteras
Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana
Área de Planeamiento, Proyectos y Obras
Cotejado con el original, es conforme
El Ingeniero Jefe del Área


Fdo.: José Yuste Maicas

 Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana
Ministerio de Fomento
Área de Planeamiento, Proyectos y Obras

1. The Commission is composed of
2. The Commission is composed of
3. The Commission is composed of
4. The Commission is composed of
5. The Commission is composed of
6. The Commission is composed of
7. The Commission is composed of
8. The Commission is composed of
9. The Commission is composed of
10. The Commission is composed of



From: Lead User Minutes

8.- Consecuentemente con lo indicado anteriormente, no se requiere cambiar el sentido de la Avda. Río Turia.

9.- Los edificios de la plaza de Vicentica la Serrana, ejecutados con posterioridad a la V-30 y muy próximos a ella, ya están afectados por el ruido y como consecuencia de eso, el Anteproyecto incluye la ejecución de pantallas acústicas en el entorno.

10.- En la redacción de los correspondientes proyectos de construcción se analizará la viabilidad de que el futuro ramal se sitúe lo más concurrente posible con el ramal actual.

Cabe destacar que si bien en una zona el ramal proyectado se aproxima a los edificios, en otra zona de mayor longitud se aleja de los mismos, separación que llega hasta los 20 m.

11.- El Anteproyecto sí que incorpora una pasarela sobre los ramales de conexión de la A-3 y la V-30, similar a la construida en el Barrio de la Luz en la otra margen de la A-3. Dicha pasarela, que no tiene ningún tramo en escalera, permitirá el acceso a la acera del puente de la A-3 y a través del mismo configurar un itinerario peatonal que permita acceder, sin cruzar a nivel ningún vial, hasta la acera del concesionario de automóviles. [Ver apartado 1 de la contestación a las alegaciones del Ayuntamiento de Mislata].

12.- Analizada la limitación del acceso hacia la plaza de España desde la Avda. del Cid se ha encontrado una solución que permite minimizar el trenzado existente, manteniendo dicho acceso. Esta solución se va a implementar durante la ejecución de la obra "Mejora local. Construcción de un paso inferior en la V-30, p.k. 9,030. T.m. Xirivella. Provincia de Valencia". Si su funcionamiento es adecuado desde el punto de vista de la seguridad vial y de la capacidad, no será necesario ejecutar el paso a diferente nivel, por lo que no se anulará el acceso hacia la plaza de España desde la A-3.

13.- En el Anteproyecto sí que se han tomado en consideración los MER elaborados por el Ministerio de Fomento. Cabe señalar, sin embargo, que los MER están delineados a escala 1:25.000, escala adecuada para estudiar una red de miles de kilómetros, mientras que el estudio acústico realizado para el Anteproyecto está desarrollado a escala 1:2.000, con un nivel de definición 12,5 veces superior.

Por otra parte los MER analizan la infraestructura existente, mientras que el estado del Anteproyecto analiza las infraestructuras proyectadas, por lo que el modelo se aproxima más a la realidad futura.

Se encuentra actualmente en fase de información pública (BOE del 26 de noviembre de 2016) el Plan de Acción contra el Ruido (2ª. fase) de las carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

En el mismo se indica la actuación propuesta para cada tramo de carretera afectado por niveles sonoros superiores a los indicados en la Normativa.

El enlace es:

[http://www.fomento.es/MFOM/LANG CASTELLANO/ ATENCION CIUDADANO/PARTICIPACION PUBLICA/PARUIDO VARIOS MF/ default.htm](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ ATENCION CIUDADANO/PARTICIPACION PUBLICA/PARUIDO VARIOS MF/ default.htm)

14.- En cuanto a la validez de los datos de tráfico en el momento presente, se relacionan a continuación las Intensidades Medias Diarias de tres estaciones de aforos de la V-30 desde 2008 hasta 2014 (último año con los datos disponibles en el Mapa Oficial de Tráfico del Ministerio de Fomento).

Año	P.K. 1+200	P.K. 5+500	P.K. 10+000
2008	45.286	125.331	98.630
2009	46.460	127.942	100.085
2010	46.887	129.641	99.818
2011	45.105	128.340	98.520
2012	44.459	120.805	92.358
2013	43.216	120.049	91.229
2014	43.234	120.573	99.538

Puede apreciarse que la relación entre el tráfico de 2008 y el de 2014 es de 0,9547 en la estación de aforos del p.k. 1+200, el 0,9620 en la del p.k. 5+500 y 1,0092 en el caso de la del p.k. 10+000. De dichos datos se deduce que la información de 2008 es muy similar a la de 2014 y es previsible que esa proporción se asemeje mucho más cuando se conozcan los datos oficiales de 2015 y 2016.

A efectos dialécticos se indica a continuación los datos de tráfico de las estaciones del 5+500 y del 10+000 en los años 2005 a 2007, anteriores a la crisis:

Año	P.K. 5+500	P.K. 10+000
2005	145.706	108.233
2006	145.860	109.460
2007	148.228	110.251

La proporción entre los datos de 2007 y los de 2014 es 1,2294 en la del p.k. 5+500 y 1,1076 en la del p.k. 10+000. Estos valores son claramente superiores a los de 2014.

Dados los volúmenes de tráfico que soporta el tronco de la V-30 en sus diversas secciones, los datos de tráfico considerados, tanto si toman como base los de 2009 como si se consideran los de 2014, no cambian el estado de la capacidad del vial, próximo a la saturación en cualquier caso. Si resulta significativo el trabajo de campo realizado que permite conocer las intensidades de tráfico existentes en cada acceso y que han permitido desarrollar las modificaciones de los enlaces y conexiones para mejorar su capacidad.

15.- La ejecución de las obras de la A-3 "Autovía A-3. Ampliación a tercer carril. Tramo: Buñol-Valencia. Provincia de Valencia" ha conllevado una mejora significativa del itinerario peatonal entre Xirivella y el barrio de la Luz que se refleja en las siguientes actuaciones:

- Pasarela sobre el paso inferior de conexión A-3 / V-30.
- Separación física del tráfico rodado y del peatonal – bicicleta mediante barrera de hormigón.
- Pasarela sobre los ramales de la V-30 / A-3 en el Barrio de la Luz.

Ministerio de Fomento
Dirección General de Carreteras
Domarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana
Área de Planeamiento, Proyectos y Obras
Cotejado con el original, es conforme
El Ingeniero Jefe del Área

Fdo.: José Yuste Maicas

El Ingeniero Jefe del Área
Copia con el original de conformidad
Actas de Planeamiento, Proyectos y Obras
Dirección de Obras del Estado en la Comunidad Valenciana
Dirección General de Carreteras
Ministerio de Fomento



Fdo.: José Luis Martín

El Anteproyecto prevé mantener dicho itinerario en servicio.

16.- El Anteproyecto de la V-30 tiene como finalidad mejorar el funcionamiento global de la Autovía, mejorando la seguridad vial y disminuyendo las frecuentes retenciones. Para conseguir esta finalidad se requiere, entre otras, actuar sobre las conexiones, mejorando su capacidad y, cuando sea posible, eliminar las que tienen menor tráfico y que complican los movimientos en otros ramales. En ningún caso incrementar los accesos conlleva una mejora de la infraestructura, por lo que, desde el punto de vista de la Red de Carreteras del Estado no existe justificación para conectar a la V-30 el sector D de Xirivella.

La Normativa vigente en materia de accesos a las carreteras estatales establece que los accesos de las actuaciones urbanísticas deben resolverse desde otros viales no estatales, por un criterio de especialización de los tráficos según las diversas redes de carreteras.

En cualquier caso la zona industrial tiene ya acceso a la Red de Carreteras del Estado a través de la carretera CV-403, que conecta con la A-3 y con la V-30 junto al cementerio de Mislata.

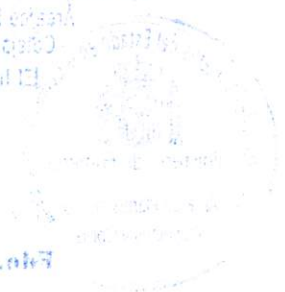
17.- La glorieta de conexión de la A-3 con la CV-403, según el croquis adjunto a las alegaciones, no ha tenido en cuenta ni los accesos existentes antes y después de la glorieta y que deben cumplir más distancias mínimas según la Norma 3.1.IC "Trazado" y unas pendientes mínimas que en el lado del puente sobre el río Turia serían difíciles de cumplir.


Ministerio de Fomento
Dirección General de Carreteras
Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana
Área de Planeamiento, Proyectos y Obras
Cotejado con el original, es conforme
El Ingeniero Jefe del Área


Ministerio de Fomento
Área de Planeamiento,
Proyectos y Obras


Fdo.: José Yuste Maicas

Elaboración de la Memoria de
Evaluación del Impacto Ambiental
del Proyecto de Construcción y
Operación de la Línea de
Transmisión de Energía Eléctrica
de 500 kV entre las subestaciones
de El Estero y El Estero
de la Ciénega.



Firma: José María Rojas