



Informe de Respuesta a las Alegaciones al Estudio de Integración Paisajística del Proyecto de Encauzamiento del Barranco de la Saleta

En el marco del procedimiento de información pública del Estudio de Integración Paisajística (EIP) relativo al proyecto de adecuación del encauzamiento del barranco de la Saleta, se han recibido un total de 41 alegaciones formuladas por particulares, entidades sociales, administraciones locales y autonómicas, así como colectivos ecologistas y vecinales.

1. Tipología de las alegaciones

Las alegaciones presentadas abordan una amplia variedad de cuestiones, que pueden agruparse en las siguientes categorías:

Hidráulicas e hidrológicas: se cuestiona la suficiencia del caudal de diseño (130 m³/s) frente a eventos extremos como la DANA de octubre de 2024, se solicita un análisis conjunto con las cuencas del Pozolet y del Poyo, y se advierte sobre el posible impacto acumulado en el nuevo cauce del Turia.

Paisajísticas y ambientales: se denuncia la fragmentación del paisaje agrícola de la huerta, se reclama una mayor integración paisajística de la infraestructura, el uso de especies autóctonas y la reposición adecuada de caminos, acequias y elementos patrimoniales.

Urbanísticas y patrimoniales: se plantean preocupaciones sobre la afección a bienes culturales (como la chimenea de La Cautiva), caminos históricos y la calidad de vida en núcleos como el Barrio del Cristo.

Procedimentales y de planificación: varias alegaciones critican la falta de análisis de alternativas, la ausencia de una visión integral de cuenca, la escasa participación ciudadana y la necesidad de actualizar el proyecto tras los efectos de la DANA de 2024.

2. Consideración de las alegaciones

Tras la finalización de la fase de recepción de alegaciones se ha dado respuesta individualizada a cada una de ellas, con el siguiente resultado general:

Alegaciones aceptadas total o parcialmente: se han incorporado propuestas que mejoran el diseño del proyecto, como la señalización de badenes inundables, la protección de la EDAR de Quart-Benàger, la reposición de acequias y caminos, y la inclusión de estudios hidráulicos complementarios en el proyecto constructivo.

Alegaciones no aceptadas o fuera del ámbito del EIP: muchas alegaciones, aunque consideradas relevantes, no han sido aceptadas por exceder el objeto del estudio paisajístico, referirse a competencias de otras administraciones (como el soterramiento de vías ferroviarias) o proponer soluciones incompatibles con los condicionantes técnicos, sociales o presupuestarios actuales.

Tanto las alegaciones recibidas, como la respuesta correspondiente a cada una de ellas están disponibles, en su integridad, anexas a este informe. (Anexo nº1)

3. Conclusiones

El proceso de información pública ha evidenciado una alta participación ciudadana e institucional, con aportaciones valiosas que han enriquecido el proyecto. Aunque no todas las alegaciones han sido estimadas, muchas han sido tenidas en cuenta y se incorporarán en fases posteriores.

A la finalización de este proceso de información pública, el Estudio de Integración Paisajística se considera adecuado para su aprobación, enmarcado dentro de una estrategia más amplia de mejora del drenaje en la comarca de l'Horta Sud, y como parte de una solución integral que incluye actuaciones en las cuencas del Pozalet y del Poyo.

ANEXO N°1

INFORME TÉCNICO A LAS ALEGACIONES AL ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA RELATIVO AL PROYECTO DE ADECUACIÓN DEL ENCAUZAMIENTO DEL BARRANCO DE LA SALETA, EN EL ÁMBITO DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL JÚCAR.



INDICE DE ALEGACIONES

01 Alegante: ----	6
02 Alegante: ----	6
03 Alegante: ----	7
04 Alegante: ----	7
05 Alegante: ----	8
06 Alegante: ----	8
07 Alegante: ----	12
08 Alegante: ----	12
09 Alegante: ----	13
10 Alegante: ----	16
11 Alegante: ----	21
12 Alegante: ----	21
13 Alegante: ----	21
14 Alegante: ----	21
15 Alegante: ----	21
16 Alegante: ----	21
17 Alegante: ----	21
18 Alegante: ----	21
19 Alegante: ----	21
20 Alegante: ----	22
21 Alegante: ----	23
22 Alegante: ----	23
23 Alegante: ----	24
24 Alegante: ----	24
25Alegante: ----	24
26 Alegante: ----	24
27Alegante: ----	24
28 Alegante: ----	24
29 Alegante: ----	24
30 Alegante: ----	25
31 Alegante: ----	25
32 Alegante: ----	25
33 Alegante: ----	25
34 Alegante: ----	35



35 Alegante: ----	35
36 Alegante: ----	36
37 Alegante: ----	36
38 Alegante: ----	39
39 Alegante: ----	42
40 Alegante: ----	42
41 Alegante: ----	43



01 Alegante: -----

Un aumento del 20% al caudal actual, en una DANA similar a la del 29 octubre 2024 es totalmente insuficiente. Se podría plantear construir el previsto desvío subterráneo, pero además mantener el cauce actual por el Barranquet para así doblar volumen posible de cauce en la ciudad de Aldaia hasta llegar a la vía verda en Xirivella. De ese modo si no cabe el agua en el desvío subterráneo, pueden servir ambas canalizaciones.

Respuesta: El aumento de caudal planteado responde a la necesidad de incorporar un caudal aproximado de 30 m³/s desde Aldaia por la calle Valencia. Actualmente el barranco de la Saleta no tiene salida este punto, de manera que se pueda acondicionar y mejorar la capacidad hidráulica del cauce en el tramo urbano

Por lo tanto, el encauzamiento previsto tiene en cuenta esta incorporación de caudal que supone un aumento respecto de los caudales considerados hasta la fecha. Los caudales de diseño del encauzamiento mantienen la hipótesis inicial de caudal.

Esta actuación que contempla poder derivar hasta 130 m³/s al nuevo cauce del río Turia, sumados al cunetón Saleta-Poyo y a la futura actuación en el barranco de la Saleta en su tramo urbano, permitirán poder desaguar una horquilla de caudales entre 150 y 180 m³/s, lo cual incrementará significativamente el nivel de protección de los municipios de Aldaia, Alaquás y Xirivella. Quart de Poblet y València – pedanías del sur-.

El nivel de riesgo asumido se analizará conjuntamente con las actuaciones en el barranco del Pozolet aguas arriba de Aldaia. Está previsto diseñar zonas de almacenamientos aguas arriba, en el eje Pozolet-saleta, que puedan reducir los caudales máximos que llegan a través del cruce de la autovía A-3 con el barranco de la Saleta

02 Alegante: -----

Se propone encauzar las aguas del barranco de la Saleta, desde la zona de la estación de ferrocarril, de forma soterrada junto con las vías hasta el nuevo cauce (22 m de diferencia de cota), lo que implicaría la construcción de una "derivación enterrada del barranco de la Saleta", que incluso podría ser más corta que la proyectada. Esta solución cumpliría con dos objetivos principales:

- *Desaguar la zona inundable de Aldaya y evitar la inundación recurrente de la población, y*
- *Soterrar las vías del tren, permitiendo así la integración de las áreas urbanas que actualmente permanecen separadas.*

La derivación enterrada albergaría las vías del tren y un canal de servicio para las mismas en condiciones normales, que se convertiría en un gran canal de evacuación en situaciones excepcionales.

Respuesta: Se está estudiando el problema que introduce el paso inferior bajo la línea C3 de ferrocarril, dando salida al flujo hasta el nuevo encauzamiento y las zonas de huerta. El proyecto actual contempla que, en un futuro mediante el acondicionamiento y mejora la capacidad hidráulica del cauce en el tramo urbano, se puedan incorporar caudales al ramo soterrado. La solución, validada hidráulicamente por los estudios del CEDEX, se ha diseñado bajo el condicionante de poder incorporar caudales del barranco en su tramo urbano

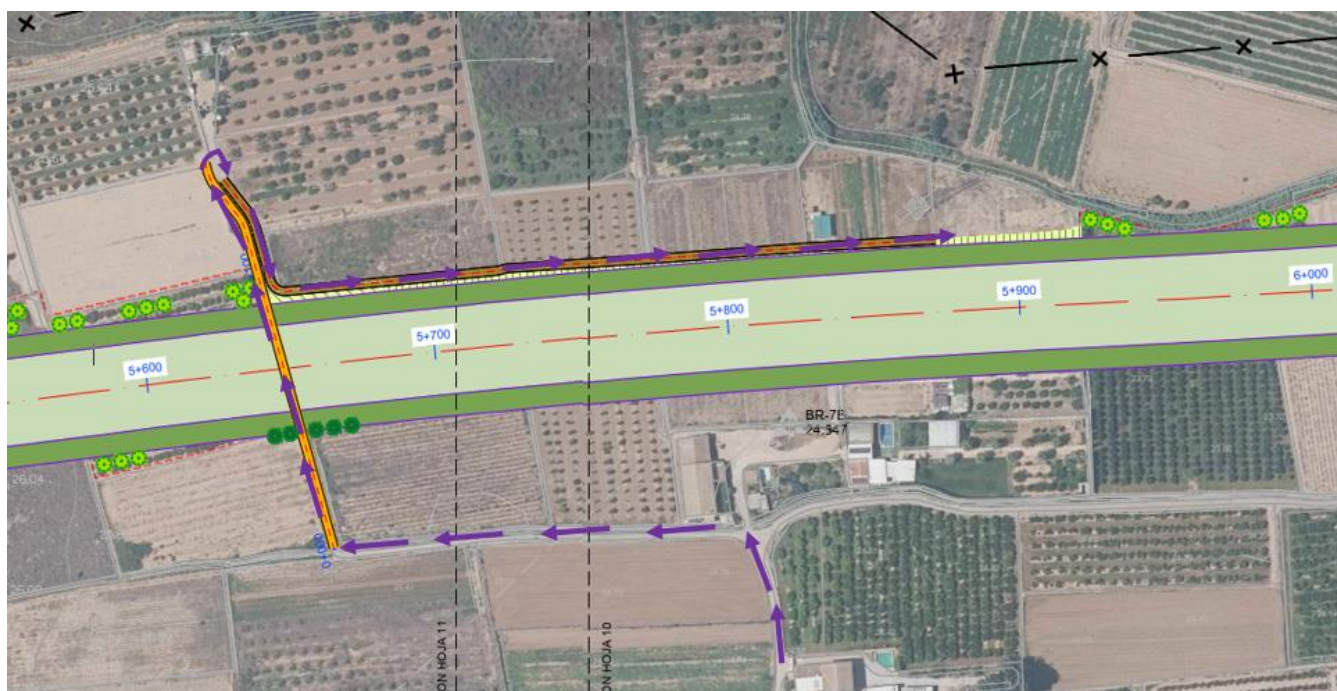
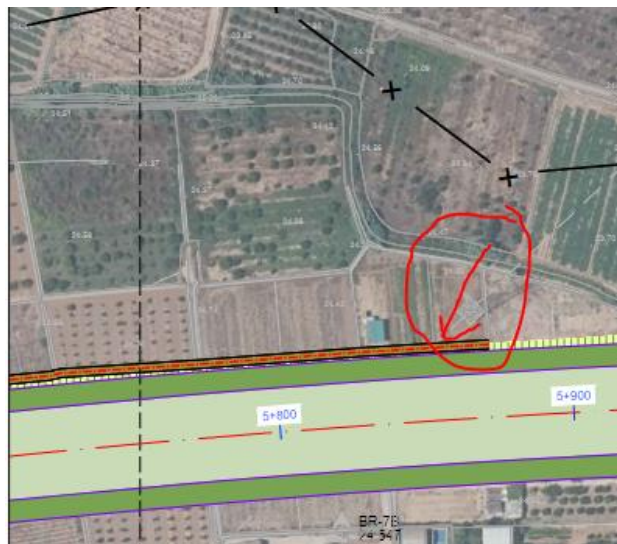
La cuestión de soterrar las vías de tren, es una competencia que queda fuera del ámbito de actuación de este proyecto y de esta administración.

03 Alegante: -----

No queda claro cómo se va a poder acceder con vehículo a una pequeña parcela. En la hoja 11 de 12 (imagen con flecha roja) aparece una reposición de accesos que viene desde un camino que no tiene salida, por lo que no entiendo cómo se va a acceder hasta ella si no existe camino para hacerlo.

Respuesta: La conectividad de los caminos y el acceso a las distintas parcelas se ha analizado y queda resuelto en el proyecto

En este caso el acceso se da desde el sur por el camí del Molí de la Campaneta (flechas moradas en la imagen).



04 Alegante: -----

Considera que este proyecto debería estar finalizado desde hace mucho tiempo, por una parte no hubieran habido víctimas casi seguro y por otra el desastre descomunal ocasionado, creo que el proyecto es muy interesante siempre que el encauzamiento pueda absorber la cantidad de agua en caso de una gran avenida y por otra comprendo a la alcaldesa de Valencia que dice que estará de acuerdo siempre que el cauce nuevo del río turia disponga de un aumento de capacidad de absorber la posible avenida y no al contrario y las zonas limítrofes del cauce se vieran afectadas, esto es de máxima urgencia.

Respuesta: La capacidad hidráulica de diseño del nuevo cauce del Turia 5.000 m³/s, y aunque en la actualidad la capacidad se ha reducido a unos 4.200 m³/s debido a los puentes y a otras actuaciones que se han ido acometiendo a lo largo de los años. El Qmax derivado por la conducción es de 130 m³/s, lo que representa un 3% de la capacidad del nuevo cauce, siendo además muy baja la probabilidad de que coincidan las puntas.

En el proyecto constructivo se contempla un estudio de la compatibilidad de los caudales entre el barranco de la Saleta y el nuevo cauce del Turia. Se ha comprobado hidráulicamente diferentes hipótesis que justifican que el desagüe al nuevo cauce del Turia de 130 m³/s no tiene afección significativa sobre los caudales que soportaría el Turia y que no se perjudica a terceros.

05 Alegante: -----

Respuesta: Alegación muy extensa no de paisaje, solicita que se suspenda el procedimiento hasta que se realice un estudio integral del barranco del Pozolet y se analicen sus afecciones a Quart de Poblet, Manises, Riba – roja y el Aeropuerto, solicita la participación efectiva del Ayuntamiento de Quart de Poblet y la GVA.

La solución integral Pozolet – Saleta no es objeto de este proyecto, se abordará de forma más completa en el corto plazo, si bien esta actuación es fundamental en la citada solución. La solución integral pretende disminuir los calados y las velocidades de los flujos en el mencionado eje.

Participación efectiva de administraciones e interesados:

- PGRI de la Demarcación Hidrográfica del Júcar, aprobado por Real Decreto 18/2016, de 15 de enero, recoge las actuaciones en el barranco de la Saleta en su Programa de Medidas. En concreto, la medida se denomina “*Barranco de La Saleta. Conducción derivación y drenaje de Quart de Poblet y Aldaia.*”
- Entre los años 2018 y 2019 el análisis coste-beneficio de esta actuación, en la que se realizan diferentes encuestas.
- En la revisión del PGRI de la Demarcación Hidrográfica del Júcar de 2º ciclo, en la consulta pública, entre el 23 de junio y el 22 de septiembre de 2021, se incluye de nuevo la medida y en el Anejo nº3 Justificación de las medidas estructurales: Análisis Coste Beneficio
- En 2021 la CHJ inicia la redacción del proyecto de “Acondicionamiento del barranco de La Saleta tramo Aldaia - nuevo cauce del Turia “.
- 2021 y 2022 mantuvieron reuniones de información/coordiación con ayuntamientos y GVA.
- El 14/07/2022 se inician las consultas ambientales por parte de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del MITECO.

-
- Con fecha 19/07/2024 la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, en el trámite de consultas del procedimiento de evaluación ambiental concluye que “*De conformidad con el art.24 de la Ley 5/2018 de la Huerta de Valencia, resulta necesaria la aportación de un estudio de integración paisajística, por la incidencia en el paisaje del proyecto, debiendo este ser informado favorablemente antes de la aprobación final del proyecto, y recomendándose su aportación antes de la emisión del informe ambiental*”. El cual se ha sometido a la correspondiente información pública

06 Alegante: -----

Considera que caudal de diseño del encauzamiento de la Saleta al Nuevo Cauce del Turia (130 m³/s) es sólo un 3% de la capacidad actual del Nuevo Cauce. Además, en la mayor parte de las ocasiones el caudal pico del barranco de la Saleta se producirá antes que el del río Turia. Por estos dos motivos,

opina que con seguridad será despreciable su efecto en la disminución de la protección frente a las crecidas del río Turia.

Respuesta: Se está de acuerdo con esta alegación, será despreciable derivar por la conducción 130 m³/s, lo que representa un 3% de la capacidad del nuevo cauce. El proyecto incluirá esta comprobación de la compatibilidad de los caudales entre el barranco de la Saleta y el nuevo cauce del Turia.

Aunque no es objeto de este encauzamiento, considera imprescindible que se analice tanto el desvío de la Saleta como el desvío parcial de la rambla del Poyo al Nuevo Cauce, que sí que es posible que pueda generar una disminución significativa del nivel de protección del Nuevo Cauce del Turia, analizando esta circunstancia con una metodología que incorpore adecuadamente la variabilidad espacio-temporal de las tormentas y reproduciendo las posibilidades de superposición o no de los picos de crecida. En caso de que el efecto sea significativo, deberá elevarse el nivel de protección contra las crecidas del río Turia con el diseño de las actuaciones necesarias. Por ejemplo, incrementando la capacidad del Nuevo Cauce hasta su valor original de 5.000 m³/s.

Respuesta: no es objeto del proyecto contemplar el desagüe del desvío parcial de la rambla del Poyo. Se está de acuerdo con la alegación, ya que es necesario de un análisis conjunto de las cuencas de los barrancos Poyo y Pozalet – Saleta y sus posibles desvíos al nuevo cauce del Turia, donde se valorarán todas las alternativas. La propuesta actual de derivar 130 m³/s al nuevo cauce del Turia no supone ningún condicionante a futuro.

Dentro de la solución integral de las inundaciones de la comarca L'Horta Sud, se contempla un desvío de los caudales del Barranco del Poyo al nuevo cauce del río Turia, un condicionante será que no se incremente el riesgo en la margen izquierda del nuevo cauce del Turia, para ello estudios del 2012 de la UPV ya proponían actuaciones que permitían aumentar la capacidad hidráulica del nuevo cauce del río Turia, y que servirán de base para las soluciones que se pretenden abordar en el corto plazo.

Concretando en el nivel de protección de las pedanías de València, hay que señalar que esta actuación de la Saleta, ya supone una mejora respecto la situación actual, en la que los flujos desbordados no tienen salida y discurren en pegado por la carretera V-30 hacia el sur a buscar estas dos pedanías, por lo que una salida del barranco de la Saleta a la altura de la EDAR de Quert-Benàger supondrá permeabilizar la V-30 y que esos flujos no se dirijan hacia el Sur.

En este punto es importante destacar, que el proyecto que se plantea ahora del barranco de la Saleta viene a cumplir con una deuda histórica, que no acabó de resolverse cuando se ejecutaron los diferentes proyectos del denominado Plan Sur. Ya se contemplaba en este plan, la denominada cuenca de la Saleta o Rambleta, que se encuentra entre las cuencas del río Turia y del barranco de Torrent o Poyo, la cual acababa en el antiguo cauce del río Turia, y el nuevo cauce interceptó este barranco de la Saleta o Rambleta. Es por ello, que lo que ahora se pretende es restaurar unos flujos que han visto su territorio ocupado y que de alguna manera si la Saleta acababa en el antiguo río Turia, ahora debería acabar en el nuevo cauce del río Turia, mejorando la protección de municipios y pedanías de València y la margen derecha y en ningún caso disminuyendo la protección de los barrios que están en la margen izquierda del nuevo cauce del río Turia.

En el tramo final de la vía verde se construirán dos muros laterales para evitar la inundación desde el Nuevo Cauce. Esta solución es correcta, pero el muro de la margen izquierda generará un remanso de las escorrentías generadas en el espacio entre la A3, este encauzamiento y el Nuevo Cauce. Habría que analizar el incremento del riesgo inducido, que al menos afectaría a la EDAR de Quart-Benager y a zonas de huerta. Si el incremento de riesgo fuera significativo, debería ser resuelto este problema.

Respuesta: el proyecto constructivo incluirá este análisis, analizando la conveniencia de hacer o no el muro de la margen izquierda, planteando en su caso la protección necesaria de la EDAR de Quart - Benager. Esta depuradora ya se inunda en la situación actual recogida en el SNCZI, con alturas de agua por encima de 80 cm, en cualquier caso, la actuación que hay propuesta ya mejora la situación actual de la EDAR de Quart-Benàger, si bien se analizarán hidráulicamente más hipótesis por si fuera posible aumentar el nivel de protección de esta instalación.

Una buena parte del encauzamiento (3.850 m) está cubierto y discurre paralelo al Cinturón Verde de Aldaia-Xirivella, cuando podría ser abierto con tipología similar a la de la vía verde, ya que la mayor parte del recorrido soterrado atraviesa zonas agrícolas de Aldaia y Xirivella, con no pocas parcelas abandonadas. Atendiendo al artículo 25.2 de la Normativa de PATRICOVA considera que la motivación que incluye el Estudio para justificar este tramo soterrado (pág. 32 del capítulo 6 “el objetivo principal es la reposición de la huerta, es decir, se propone recuperar el suelo agrícola afectado por las obras, y que siga siendo un espacio agrícola productivo.”) es insuficiente frente a las razones para que un encauzamiento no sea soterrado (es un elemento peligroso para la salud y seguridad de los ciudadanos en tiempo seco, requiere de mayor mantenimiento, da una sensación de falsa seguridad, tiene un riesgo de atascamiento alto, se debe evitar el arrastre de personas en caso de inundación). Además, un encauzamiento abierto junto al cinturón verde de Aldaya está de acuerdo con el artículo 21 del PATHV al favorecer el drenaje de los terrenos aledaño y regenerar la biodiversidad. En caso de mantenerse soterrado, debe contar en cabecera con un elemento de protección frente atascamientos y contar con elementos de seguridad para impedir la entrada de personas y animales en tiempo seco y de personas arrastradas en caso de inundación.

Respuesta: Existen varios motivos por los que la solución soterrada es perfectamente viable, y genera mayor consenso entre la población de Aldaia. Desde su concepción inicial (2010) siempre se ha planteado que parte de esta derivación fuese un tramo soterrado, ya que tiene que discurrir por una zona fuertemente antropizada, siendo esta zona parte del término municipal de Aldaia.

Tener un tramo abierto de este desvío cerca del barrio del Cristo, una vez que ha pasado la DANA, suponía generar una alarma social y un rechazo enérgico por parte de la mayoría de la población.

Las cuestiones técnicas, de seguridad y de funcionamiento hidráulico han sido validadas por el modelo hidráulico del CEDEX. Se han incluido aspectos como la ampliación de las dimensiones de los marcos, que permiten una mayor seguridad.

Es importante señalar que se considera fundamental, como señala la alegación, que el diseño en el inicio de la solución soterrada que impida que los arrastres puedan obtener el inicio del tramo soterrado. Para ello se está trabajando en una solución que minimice los problemas que se puedan generar por los arrastres al inicio del tramo soterrado

En cuanto a los aspectos de mantenimiento y conservación en tiempo seco, ya se han iniciado los trabajos para que el ayuntamiento de Aldaia, previo convenio, se encargue del mantenimiento de esta infraestructura hidráulica, sobretodo en su tramo soterrado, aspecto que se ha incluido en el proyecto ya que se han diseñado distintas rampas y puntos de acceso al tramo soterrado para el citado correcto mantenimiento.

Los aspectos ambientales y paisajísticos también han jugado un papel clave, a la hora de mantener parte del encauzamiento soterrado. El encauzamiento soterrado que discurre paralelo anillo verde de Aldaia-Alaquás, permite mantener parcelas de huerta y que se produzca una integración mayor con el entorno.

Solicita se incluyan caminos laterales para personas y bicicletas (previstos en el proyecto informativo de 2006 y en el proyecto de 2011).

Respuesta: el diseño de 2006- 2011, planteaba este eje, como parte de la movilidad de la zona, incluyendo vehículos motorizados en sus caminos de servicios. Ahora se modificó de la sección tipo respecto del proyecto de 2011, con el objetivo que el agua desagüe en las condiciones de mayor seguridad. No obstante, la conectividad está asegurada ya que se permite el cruce a nivel de todos los caminos (salvo el camino de Faitanar, que por su envergadura requiere de un puente), por lo que se asegura la movilidad peatonal y ciclista.

Si bien en una fase posterior, si se quiere integrar esta vía verde dentro de algún itinerario ciclopetaonal, se podrá estudiar, pero este es un aspecto que actualmente no se contempla en el proyecto y no es objeto del mismo.

El aliviadero de arranque del encauzamiento está diseñado para limitar el caudal de entrada al encauzamiento cubierto. En realidad, lo deseable es limitar el caudal hacia las poblaciones de Aldaia y Alaquàs, lo que elevaría su nivel de protección. Esto no tendría ninguna dificultad técnica si el encauzamiento fuera abierto.

Respuesta: el nivel de protección en el eje Pozalet-Saleta aguas abajo del cruce con la autovía A-3 viene determinado poder derivar por este desvío hasta 130 m³/s al nuevo cauce del río Turia, que sumados al cunetón Saleta-Poyo y a la futura actuación en el barranco de la Saleta en su tramo urbano, permitirán poder desaguar una horquilla de caudales entre 150 y 180 m³/s lo cual incrementará significativamente el nivel de protección.

En las estimaciones y simulaciones del evento del pasado 29 de octubre de 2024, se han estimado que circularon 260 m³/s procedentes del eje Pozalet-Saleta, por lo que si se consiguen desaguar los caudales que se plantean en el párrafo anterior, se están aumentando la protección de los municipios afectados.

Una mayor protección, se debe complementar con la solución integral que analizará conjuntamente con las actuaciones en el barranco del Pozalet aguas arriba de Aldaia y la cuenca del Poyo. Está previsto diseñar zonas de almacenamientos aguas arriba, en el eje Pozalet-Saleta, y en algunos de los barrancos que forman la cuenca del poyo, de manera que se puedan reducir los caudales máximos que llegan a través del cruce de la autovía A-3 por el barranco de la Saleta y que llegan desbordados por el oeste al municipio de Aldaia y que proceden del barranco del Poyo.

En la P12 se dice "... llegando a desaparecer en gran parte de su recorrido como consecuencia de las muchas presiones a las que está sometido de tipo agrícola y urbano." En realidad, al estar en un llano, geomorfológicamente ya desaparecía el cauce por su falta de capacidad de erosión y arrastre de sedimentos.

Respuesta: se tiene en cuenta la aclaración.

P14. Según el artículo 10.3 del PATRICOVA, la cartografía válida es la del SNCZI en vez de la propia del PATRICOVA, por ser de mayor escala y precisión. Lo que es de aplicación en este caso.

Respuesta: se tiene en cuenta la aclaración y se incluirá también la imagen del SNCZI.

P35. De la imagen, parece que no hay señalización de badenes inundables. Independientemente que se cumpla lo indicado en el artículo 22.1 del PATRICOVA, al tratarse de una infraestructura nueva se debería incorporar este tipo de señalización en todos los badenes.

Respuesta: se tiene en cuenta la propuesta y se incluirá en el proyecto.

P32. ¿Qué aporta el capítulo 6 frente al 7 que tiene el mismo título?

Respuesta: el título no es idéntico. El capítulo 6 hace referencia a la integración paisajística y el capítulo 7 a la integración visual. Aunque ambos conceptos están relacionados, el capítulo 6 valora la integración paisajística de la actuación, es decir valora cómo se han tenido en cuenta aspectos ambientales y biológicos (tipo de paisaje, estructura del mismo, plantaciones existentes, hábitat...), y culturales (función del paisaje, valores culturales...), mientras que el capítulo 7 valora la integración visual de la actuación, es decir analiza cómo se percibe el proyecto desde distintos puntos de mira, evaluando aspectos como el contraste visual con el entorno, el impacto de los colores, texturas, la visibilidad desde los caminos...

P42-45 sobre la reposición de la huerta. Si el espesor de suelo no es suficiente o no se prevé algún sistema de drenaje, habrá problemas de drenaje del terreno y bajada de la producción

Respuesta: está previsto mantener el sistema de drenaje existente, así como un espesor suficiente para el mantenimiento de las labores agrícolas.

07 Alegante: -----

En relación al trazado del encauzamiento, en la documentación presentada no consta la sección tipo CD3 en viales (en el paso de la glorieta sobre la CV-403), señalando una profundidad variable entre 0,40 y 2,60m de profundidad de la cara superior de la conducción en otros tramos de esta sección tipo. En el proyecto de ejecución, y en la documentación previa al mismo, deberá poder evaluarse la solución para garantizar el paso de agua existente en la actualidad por debajo de la citada glorieta, ya que recoge aguas del entorno próximo de Alaquàs, a través del paso inferior de la Ronda Nord d'Alaquàs, en el punto x: 719.472,91 m, Y: 4.370.912,58 m, así como las aguas del cunetón de la citada vía, indicado en el Anejo II.

Se entiende que la propuesta no afecta negativamente al paisaje del entorno próximo de Alaquàs. No debe, asimismo, afectar a la torre de la glorieta de la CV-403, para lo que el proyecto de ejecución deberá recoger todas las medidas de protección de la misma que sean necesarias para garantizar su estabilidad y estado. En relación al paso inferior por esta glorieta, deberá requerirse información complementaria, previamente a la aprobación del proyecto de ejecución, para evaluar el drenaje urbano por escorrentía natural del agua pluvial que vierte a las inmediaciones de este punto. Se informa favorablemente el Estudio.

Respuesta: el trazado no afecta a la torre de la glorieta de la CV-403. El proyecto constructivo desarrollará con suficiente detalle los trabajos a acometer en el entorno de esta glorieta. Respecto de la sección tipo en esta glorieta, se corresponde con la denominada CD-2, el detalle correspondiente es CD-2 en rotondas y reposición de huerta (Plano 02, hoja 10 de 13). El actual drenaje existente bajo la rotonda se mantendrá o integrará en el encauzamiento, desarrollando esta actuación a nivel constructivo.

08 Alegante: -----

Respuesta: Alegación no de paisaje, solicita incluir a Manises en las consultas, valorar el riesgo (e inclusión de medidas) en Manises, Quart de Poblet, Aeropuerto, la base logística de la ONU y el polígono de Riba – Roja. Solicita la suspensión del procedimiento hasta garantizar la participación efectiva del Ayuntamiento de Manises.

La solución integral Pozalet – Saleta no es objeto de este proyecto, se abordará de forma más completa en el corto plazo, si bien esta actuación es fundamental en la citada solución. La solución integral pretende disminuir los calados y las velocidades de los flujos en el mencionado eje.

Participación efectiva de administraciones e interesados:

- PGRI de la Demarcación Hidrográfica del Júcar, aprobado por Real Decreto 18/2016, de 15 de enero, recoge las actuaciones en el barranco de la Saleta en su Programa de Medidas. En concreto, la medida se denomina “Barranco de La Saleta. Conducción derivación y drenaje de Quart de Poblet y Aldaia.”
- Entre los años 2018 y 2019 el análisis coste-beneficio de esta actuación, en la que se realizan diferentes encuestas.
- En la revisión del PGRI de la Demarcación Hidrográfica del Júcar de 2º ciclo, en la consulta pública, entre el 23 de junio y el 22 de septiembre de 2021, se incluye de nuevo la medida y en el Anejo nº3 Justificación de las medidas estructurales: Análisis Coste Beneficio
- En 2021 la CHJ inicia la redacción del proyecto de “Acondicionamiento del barranco de La Saleta tramo Aldaia - nuevo cauce del Turia “.
- 2021 y 2022 mantuvieron reuniones de información/coordiación con ayuntamientos y GVA.
- El 14/07/2022 se inician las consultas ambientales por parte de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del MITECO.

-
- Con fecha 19/07/2024 la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, en el trámite de consultas del procedimiento de evaluación ambiental concluye que *“De conformidad con el art.24 de la Ley 5/2018 de la Huerta de Valencia, resulta necesaria la aportación de un estudio de integración paisajística, por la incidencia en el paisaje del proyecto, debiendo este ser informado favorablemente antes de la aprobación final del proyecto, y recomendándose su aportación antes de la emisión del informe ambiental”*. El cual se ha sometido a la correspondiente información pública

09 Alegante: -----

Área de urbanismo:

A efectos urbanísticos y de manera concreta en cuanto a la clasificación del suelo, las actuaciones propuestas afectan básicamente a suelos no urbanizables de protección agrícola, no afectando a ningún núcleo poblacional existente.

Lógicamente las obras disponen de un interés público y de una importancia capital ya que vendrían a intentar solucionar los problemas que podría producir un nuevo episodio de lluvias torrenciales tanto en la zona como aguas arriba, por lo que es innegable su necesidad.

En cuanto a la afección sobre el territorio del término municipal de Valencia y sus infraestructuras lógicamente si cabría indicar que estas actuaciones en ningún caso pueden poner en peligro la suficiencia del nuevo cauce del río Turia como infraestructura básica que ha servido para mantener a la ciudad fuera de peligro en el episodio de inundaciones de la DANA ocurrida.

Por tanto los cálculos correspondientes de caudales de afluencia y de capacidad del nuevo cauce para poder soportarlos deben realizarse con la mayor concreción posible para evitar futuros problemas.

Por todo ello se informa favorablemente el Estudio de Integración Paisajística.

Respuesta: La capacidad hidráulica de diseño del nuevo cauce del Turia 5.000 m³/s, y aunque en la actualidad la capacidad se ha reducido a unos 4.200 m³/s debido a los puentes y a otras actuaciones que se han ido acometiendo a lo largo de los años. El Q_{max} derivado por la conducción es de 130 m³/s, lo que representa un 3% de la capacidad del nuevo cauce, siendo además muy baja la probabilidad de que coincidan las puntas.

En el proyecto constructivo se contempla un estudio de la compatibilidad de los caudales entre el barranco de la Saleta y el nuevo cauce del Turia. Se ha comprobado hidráulicamente diferentes hipótesis que justifican que el desagüe al nuevo cauce del Turia de 130 m³/s no tiene afección significativa sobre los caudales que soportaría el Turia y que no se perjudica a terceros

: -----

El caudal de diseño del encauzamiento de la Saleta al Nuevo Cauce del Turia es de 100 m³/s, pudiendo alcanzar los 130 m³/s con la ejecución del futuro drenaje de Aldaia. Este caudal es un 3% de la capacidad actual del Nuevo Cauce actualmente de 4.200 m³/s, produciéndose un desfase en el tiempo de entrega del caudal pico del barranco de la Saleta, en la mayor parte de las ocasiones, con el del río Turia.

Aunque no es objeto de este proyecto de encauzamiento, en realidad éste forma parte de la solución conjunta del Plan de Protección frente a las inundaciones de los barrancos de Poyo y Pozalet-Saleta. En el Plan se prevé un desvío parcial de la Rambla del Poyo al Nuevo Cauce de 700 m³/s adicionales, que sí generarán una disminución significativa del nivel de protección del Nuevo Cauce del Turia aguas abajo de esta conexión. Por lo que es imprescindible que se analice esta circunstancia con una metodología que incorpore adecuadamente la variabilidad espacio-temporal de las tormentas y reproduciendo las posibilidades de superposición o no de los picos de crecida.

En el estudio se deberá analizar la variabilidad espacio-temporal de las tormentas desde el cauce medio del Río Turia hasta el bajo Turia (cauce nuevo del Río Turia) de forma global con la incorporación o no de las infraestructuras de regulación previstas en el cauce medio, para establecer la capacidad hidráulica real del actual cauce y la capacidad hidráulica futura con la incorporación de los nuevos caudales. Por ello, se deberá realizar un Plan de Protección Contra Inundaciones completo y conjunto que recoja las actuaciones de los Barrancos de la Saleta-Pozalet, Barrano Poyo, cauce Medio río Turia y cauce Bajo río Turia, con el diseño de las actuaciones necesarias para elevar el nivel de protección contra las crecidas del río Turia hasta la capacidad del Nuevo Cauce en su valor original de 5.000 m³/s como mínimo, capacidad esta que debería ser analizada por si pudiera haberse quedado reducida tras las alteraciones meteorológicas producidas por el cambio climático.

Respuesta: no es objeto del proyecto contemplar el desagüe del desvío parcial de la rambla del Poyo. Se está de acuerdo con la alegación, ya que es necesario de un análisis conjunto de las cuencas de los barrancos Poyo y Pozalet – Saleta y sus posibles desvíos al nuevo cauce del Turia, donde se valorarán todas las alternativas. La propuesta actual de derivar 130 m³/s al nuevo cauce del Turia no supone ningún condicionante a futuro.

Dentro de la solución integral de las inundaciones de la comarca L'Horta Sud, se contempla un desvío de los caudales del Barranco del Poyo al nuevo cauce del río Turia, un condicionante será que no se incremente el riesgo en la margen izquierda del nuevo cauce del Turia, para ello estudios del 2012 de la UPV ya proponían actuaciones que permitían aumentar la capacidad hidráulica del nuevo cauce del río Turia, y que servirán de base para las soluciones que se pretenden abordar en el corto plazo.

Concretando en el nivel de protección de las pedanías de València, hay que señalar que esta actuación de la Saleta, ya supone una mejora respecto la situación actual, en la que los flujos desbordados no tienen salida y discurren en pegado por la carretera V-30 hacia el sur a buscar estas dos pedanías, por lo que una salida del barranco de la Saleta a la altura de la EDAR de Quert-Benàger supondrá permeabilizar la V-30 y que esos flujos no se dirijan hacia el Sur.

En este punto es importante destacar, que el proyecto que se plantea ahora del barranco de la Saleta viene a cumplir con una deuda histórica, que no acabó de resolverse cuando se ejecutaron los diferentes proyectos del denominado Plan Sur. Ya se contemplaba en este plan, la denominada cuenca de la Saleta o Rambleta, que se encuentra entre las cuencas del río Turia y del barranco de Torrent o Poyo, la cual acababa en el antiguo cauce del río Turia, y el nuevo cauce interceptó este barranco de la

Saleta o Rambleta. Es por ello, que lo que ahora se pretende es restaurar unos flujos que han visto su territorio ocupado y que de alguna manera si la Saleta acababa en el antiguo río Turia, ahora debería acabar en el nuevo cauce del río Turia, mejorando la protección de municipios y pedanías de València d la margen derecha y en ningún caso disminuyendo la protección de los barrios que están en la margen izquierda del nuevo cauce del río Turia.

En el propio documento se indica que la conexión con el nuevo cauce podría provocar la entrada de caudal desde el Turia, dando una explicación muy sucinta de la solución diseñada para evitar esta circunstancia, por lo que en el Proyecto constructivo se deberá desarrollar la solución propuesta para su aprobación definitiva. La solución propone la construcción de dos muros laterales para evitar inundaciones desde el Nuevo cauce, pero la ejecución de estos podría generar un remanso de las escorrentías superficiales generadas en la margen izquierda del muro, lo que aumentaría el riesgo de inundación de la EDAR de Quart Benager y de las casas aisladas de la zona de huerta y de los propios campos próximos al punto de conexión. Cabe destacar que cualquier anomalía que se pueda producir en la EDAR de Quart Benager evitando el correcto funcionamiento del proceso de depuración generará vertidos no adecuados al medio receptor, no pudiéndose utilizar el agua de salida de la planta para reutilización. Por lo que se deberá hacer un estudio exhaustivo de la solución de la conexión tanto con el cauce nuevo como una vez cruzado la V-30, para determinar y eliminar las afecciones que puedan generar la citada obra de fábrica tanto en el nuevo cauce como antes del cruce con el vial de la V-30.

Respuesta: el proyecto constructivo incluirá este análisis, analizando la conveniencia de hacer o no el muro de la margen izquierda, planteando en su caso la protección necesaria de la EDAR de Quart - Benager. Esta depuradora ya se inunda en la situación actual recogida en el SNCZI, con alturas de agua por encima de 80 cm, en cualquier caso, la actuación que hay propuesta ya mejora la situación actual de la EDAR de Quart-Benàger, si bien se analizarán hidráulicamente más hipótesis por si fuera posible aumentar el nivel de protección de esta instalación.

Debido a la ampliación de la sección transversal propuesta de la vía verde en el presente documento aprovechando las expropiaciones ya realizadas, para alcanzar un aumento de capacidad hidráulica y una mejor integración paisajística, reduciéndose las pendientes en los taludes y por ende reduciendo el impacto visual de la infraestructura en la huerta, ha provocado la eliminación del camino de servicio de conexión longitudinal. Por ello se considera que es imprescindible la creación de un camino de servicio longitudinal que permita la conexión entre los campos de cultivo y las posteriores labores de mantenimiento del canal de desagüe.

Respuesta: el diseño de 2006- 2011, planteaba este eje, como parte de la movilidad de la zona, incluyendo vehículos motorizados en sus caminos de servicios. Ahora se modificado de la sección tipo respecto del proyecto de 2011, con el objetivo que el agua desagüe en las condiciones de mayor seguridad. No obstante, la conectividad está asegurada ya que se permite el cruce a nivel de todos los caminos (salvo el camino de Faitanar, que por su envergadura requiere de un puente), por lo que se asegura la movilidad peatonal y ciclista.

Si bien en una fase posterior, si se quiere integrar esta vía verde dentro de algún itinerario ciclopetaonal, se podrá estudiar, pero este es un aspecto que actualmente no se contempla en el proyecto y no es objeto del mismo.

En cuanto a la reposición de las acequias e infraestructuras hidráulicas que se verán cortadas longitudinal y transversalmente tanto como uso cauce de riego principal como para el riego de los cultivos, se deberá justificar su reposición y garantizar la continuidad de las mismas para asegurar el paso de agua de riego a los campos de la huerta a ambos lados del canal.

Respuesta: El proyecto constructivo recogerá en su anejo de reposición de servicios la reposición de todas las infraestructuras de riego que se vean afectadas por la actuación. En el proyecto se mantiene la conectividad de las acequias.

La Acequia de Favara y La Acequia del Canal del Turia que discurren paralelas a la V-30 son dos canales de hormigón de sección cuadrada descubiertas las cuales se propone el cruce mediante sendos sifones no definidos por debajo de la Vía verde. Por ello, se considera que se deberá diseñar y justificar la tipología de sifón a construir, las medidas correctoras necesarias para evitar la entrada de elementos impropios que puedan producir obstrucciones en las canalizaciones impidiendo el correcto transporte de las aguas de riego y el drenaje de pluviales.

Respuesta: se está de acuerdo con alegación, que este asunto del cruce de las acequias de Oro y Favara se debe analizar con los regantes y valorar medidas correctoras que impidan la entrada de elementos obstructivos a los futuros sifones. Se tendrá en cuenta en el proyecto constructivo la conexión con el nuevo cauce y las actuaciones complementarias a esta conexión, como es el caso del mantenimiento de estas acequias.

Se están realizando reuniones con los representantes de estas dos Comunidades de Regantes (Oro y Favara) para que el diseño final de los sifones sea el adecuado para todas las partes.

: -----

Se informa favorable condicionado al cumplimiento de lo indicado en los estatutos del OAM Título X “De los servicios de vías, obras rurales y desagües”.

Respuesta: El proyecto constructivo tendrá en cuenta el título X de los estatutos indicados.

10 Alegante: -----

Ineficacia ante eventos extremos como la DANA de 2024. El volumen de agua que afectó a Aldaia excede en más de 25 veces la capacidad del desvío proyectado.

Respuesta. El encauzamiento no se proyecta para caudales catastróficos como el de la DANA de 2024. Se incluye dentro de un Plan integral para las cuencas de los barrancos Poyo y Pozalet, que incluye a su vez actuaciones aguas arriba de Aldaya que permitan reducir considerablemente los caudales que llegan a Aldaia. La hipótesis considerada tanto en los estudios iniciales como en la memoria resumen de 2006 y en los proyectos constructivos de 2009 es la de 500 años de periodo de retorno.

En los primeros resultados descriptivos del evento de la DANA del 29 de octubre, obtenidos a partir del modelo hidráulico elaborado por el CEDEX, se estima que por el eje Pozalet-Saleta aguas abajo del cruce de la Autovía A-3 pudieron circular unos 260m³/s. Pues bien, esta actuación que contempla poder derivar hasta 130 m³/s al nuevo cauce del río Turia, sumados al cunetón Saleta-Poyo y a la futura actuación en el barranco de la Saleta en su tramo urbano, permitirán poder desaguar una horquilla de caudales entre 150 y 180 m³/s, lo cual incrementará significativamente el nivel de protección de los municipios de Aldaia, Alaquás y Xirivella. Quart de Poblet y València –pedanías del sur-.

Por ser más concretos para para los caudales procedentes del eje Pozalet-Saleta de:

- T100 el problema prácticamente desaparece (inundaciones más frecuentes)
- T500 el problema de inundaciones se reduce significativamente
- Para un evento como el de la DANA del 29 octubre
 - Se gana tiempo ya que los primeros caudales son absorbidos por el futuro desvío
 - La superficie de inundación se reduce
 - Los calados disminuyen.

En este episodio, se han producido inundaciones que no proceden del eje Pozalet –Saleta sino de los barranco del cuenca Poyo, para ello se está trabajando en una solución integral en las dos cuencas que permita minimizar el riesgo de inundación significativamente, si bien el proyecto actual de La Saleta es fundamental para poder impulsar el resto de actuaciones, ya que sobre todo las que se diseñen en el eje Pozalet-Saleta depende que el proyecto del desvío del barranco de la Saleta esté ejecutado.

Variación de la hidrología superficial tras los episodios ocurridos en la DANA de 2024 (erosiones laterales, socavaciones, nuevos cauces secundarios o desplazamiento del curso principal).

Respuesta: Las erosiones laterales, socavaciones o depósitos sedimentarios se pueden haber producido en los tramos de cauce natural, principalmente del barranco del Pozalet, lo que se tendrá en cuenta en el conjunto de actuaciones para los barrancos Poyo y Pozalet – Saleta. La actuación planteada deriva un determinado caudal (100 m³/s) desde aguas arriba del casco urbano de Aldaia hasta aguas abajo de éste. No se actúa propiamente en el cauce actual del barranco de la Saleta (que atraviesa el casco urbano de Aldaia), aunque la actuación reducirá los caudales que llegan a este tramo, hay que indicar que se está estudiando este punto, de manera que se pueda acondicionar y mejorar la capacidad hidráulica del cauce en el tramo urbano.

Aguas abajo de Aldaia, la vía verde conduce los flujos hasta el nuevo cauce, dándoles una salida que en la actualidad no tiene. En la foto área post-dana se pueden comprobar los caminos que ha trazado el agua, que en el caso de la Saleta se concentran en el entorno de la EDAR Quart – Benáger, escurriendo junto al talud de la V-30.

Ineficacia ante caudales elevados y afección sobre la población. Ante un episodio extremo como la DANA, con un caudal superior al del proyecto, se pueden producir efectos negativos como roturas, colapsos, erosión interna, inestabilidad o reboses del alcantarillado.

Respuesta: El proyecto constructivo incluirá en su anejo hidráulico la justificación del cálculo hidráulico realizado y que asegura que la conducción soterrada no entrará en carga, gracias a la estructura de derivación proyectada aguas arriba, que asegura el paso hacia la conducción soterrada del caudal de diseño. El caudal excedente seguirá hacia Aldaia, como ocurre en la actualidad.

Respecto de los caudales procedentes de desbordamientos del barranco del Poyo, esta cuestión deberá ser abordada dentro del conjunto de soluciones a realizar en el total de la cuenca del barranco del Poyo, lo que no es objeto de este proyecto. Este proyecto tiene como objetivo únicamente aliviar al núcleo urbano de Aldaia de los caudales que actualmente llegan hasta éste procedentes del barranco de la Saleta, reduciéndolos. Cabe recordar además que el plan integral de actuaciones previstas contempla la ejecución de zonas de laminación en el Pozalet, que no son objeto de este proyecto. Respecto del barrio del Cristo, la estructura de derivación asegura que para caudales mayores a 100 m³/s el flujo se derivará hacia Aldaia, manteniendo el reparto actual de caudales, por lo que no se deriva más caudal hacia el barrio del Cristo.

Riesgo por conducción subterránea. Un tramo subterráneo conlleva un elevado riesgo de colapso, obstrucción o desbordamiento inesperado.

Respuesta: Existen varios motivos por los que la solución soterrada es perfectamente viable, y genera mayor consenso entre la población de Aldaia. Desde su concepción inicial (2010) siempre se ha planteado que parte de esta derivación fuese un tramo soterrado, ya que tiene que discurrir por una zona fuertemente antropizada, siendo esta zona parte del término municipal de Aldaia.

Tener un tramo abierto de este desvío cerca del barrio del Cristo, una vez que ha pasado la DANA, suponía generar una alarma social y un rechazo enérgico por parte de la mayoría de la población.

Las cuestiones técnicas, de seguridad y de funcionamiento hidráulico han sido validadas por el modelo hidráulico del CEDEX. Se han incluido aspectos como la ampliación de las dimensiones de los marcos, que permiten una mayor seguridad.

Es importante señalar que se considera fundamental, como señala la alegación, que el diseño en el inicio de la solución soterrada que impida que los arrastres puedan obturar el inicio del tramo soterrado. Para ello se diseñará en el proyecto una solución que evite que los arrastres puedan generar un problema en el inicio del tramo soterrado.

En cuanto a los aspectos de mantenimiento y conservación en tiempo seco, ya se han iniciado los trabajos para que el ayuntamiento de Aldaia, previo convenio, se encargue del mantenimiento de esta infraestructura hidráulica, sobretodo en su tramo soterrado, aspecto que se ha incluido en el proyecto ya que se han diseñado distintas rampas y puntos de acceso al tramo soterrado para el citado correcto mantenimiento.

Los aspectos ambientales y paisajísticos también han jugado un papel clave, a la hora de mantener parte del encauzamiento soterrado. El encauzamiento soterrado que discurre paralelo anillo verde de Aldaia-Alaquás, permite mantener parcelas de huerta y que se produzca una integración mayor con el entorno.

El proyecto constructivo incluirá en su anejo hidráulico distintas hipótesis de caudal asegurando que la actuación no empeora la situación actual en las zonas que actualmente no se inundan.

Desviación del foco del problema. La DANA demuestra que el verdadero factor de riesgo en Aldaia es el barranco del Poyo.

Respuesta: El histórico de inundaciones en Aldaia demuestra que ambos barrancos tienen impacto en Aldaia. Los desbordamientos del barranco de la Saleta en Aldaia son más frecuentes que el traspaso de caudales Poyo – Saleta (con periodos de retorno muy altos, es decir probabilidad muy baja). En concreto, el actual barranco de la Saleta pierde su cauce en la calle Valencia de Aldaia, al ser cortado por el paso inferior del ferrocarril que estrangula su cauce y corta completamente el flujo. Aldaia se convierte así en un embalse. El proyecto pretende desviar los flujos que llegan al casco urbano para un determinado periodo de retorno.

Para caudales mayores (como los de la DANA) el problema seguirá existiendo, aunque se minimizará el riesgo de inundaciones graves. Dentro del plan integral contemplado para los barrancos Poyo y Pozalet – Saleta también se contempla dar solución a la anomalía hidráulica que introduce el mencionado paso inferior, no siendo esto objeto del presente proyecto.

Una mayor protección, se debe complementar con la solución integral que analizará conjuntamente las actuaciones en el barranco del Pozalet aguas arriba de Aldaia y la cuenca del Poyo. Está previsto diseñar zonas de almacenamiento aguas arriba, en el eje Pozalet-Saleta, y en algunos de los barrancos que forman la cuenca del Poyo, de manera que se puedan reducir los caudales máximos que llegan a través del cruce de la autovía A-3 por el barranco de la Saleta y que llegan desbordados por el oeste al municipio de Aldaia y que proceden del barranco del Poyo.

Falta de información y participación vecinal específica en el Barrio del Cristo (carta de Aarhus y normativa autonómica sobre paisaje).

Participación efectiva de administraciones e interesados:

- PGRI de la Demarcación Hidrográfica del Júcar, aprobado por Real Decreto 18/2016, de 15 de enero, recoge las actuaciones en el barranco de la Saleta en su Programa de Medidas. En concreto, la medida se denomina “*Barranco de La Saleta. Conducción derivación y drenaje de Quart de Poblet y Aldaia.*”
- Entre los años 2018 y 2019 el análisis coste-beneficio de esta actuación, en la que se realizan diferentes encuestas.
- En la revisión del PGRI de la Demarcación Hidrográfica del Júcar de 2º ciclo, en la consulta pública, entre el 23 de junio y el 22 de septiembre de 2021, se incluye de nuevo la medida y en el Anejo nº3 Justificación de las medidas estructurales: Análisis Coste Beneficio
- En 2021 la CHJ inicia la redacción del proyecto de “Acondicionamiento del barranco de La Saleta tramo Aldaia - nuevo cauce del Turia “.
- 2021 y 2022 mantuvieron reuniones de información/coordinación con ayuntamientos y GVA.
- El 14/07/2022 se inician las consultas ambientales por parte de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del MITECO.

-
- Con fecha 19/07/2024 la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, en el trámite de consultas del procedimiento de evaluación ambiental concluye que “*De conformidad con el art.24 de la Ley 5/2018 de la Huerta de Valencia, resulta necesaria la aportación de un estudio de integración paisajística, por la incidencia en el paisaje del proyecto, debiendo este ser informado favorablemente antes de la aprobación final del proyecto, y recomendándose su aportación antes de la emisión del informe ambiental*”. El cual se ha sometido a la correspondiente información pública

Afección sobre bienes de interés cultural (chimenea de La Cautiva).

Respuesta: El encauzamiento discurre soterrado, a 200 m de la chimenea, bajo un vial en esta zona, por lo que no tiene ninguna afección sobre el mencionado BIC.

Falta de un tratamiento integral del barrio del Cristo en la planificación (afección sobre los servicios, accesos o calidad de vida de sus habitantes).

Respuesta: La actuación discurre soterrada en Aldaia, no tiene ninguna afección sobre los accesos al barrio del Cristo ni sobre los servicios o la calidad de vida.

Cabe señalar que uno de los criterios a la hora de diseñar una solución soterrada frente al cielo abierto, ha sido minimizar al máximo cualquier riesgo de inundación en el barrio del Cristo.

Insuficiente valoración de impacto social y territorial en el Barrio del Cristo.

Respuesta: con la anterior contestación queda justificado que la conducción soterrada, lo que pretende es que el impacto social y territorial sea despreciable.

La Evaluación Ambiental Estratégica no aplica ya que evalúa la afección al medioambiente de la aplicación de planes y programas, y no proyectos.

Sigue transitando por el núcleo de población.

Respuesta: como se ha explicado anteriormente, este proyecto se incluye en un conjunto de actuaciones en la cuenca del Pozolet, es el conjunto de todas ellas que reducirán el caudal aportado a Aldaia por el barranco de la Saleta. La actuación del proyecto solo pretende **derivar parte de** los caudales que puedan llegar al casco urbano. La conducción soterrada se ha diseñado garantizando que no pueda albergar más que el caudal de diseño.

La actuación contempla poder derivar hasta 130 m³/s al nuevo cauce del río Turia, sumados al cunetón Saleta-Poyo y a la futura actuación en el barranco de la Saleta en su tramo urbano, permitirán poder desaguar una horquilla de caudales entre 150 y 180 m³/s, lo cual incrementará significativamente el nivel de protección de los municipios de Aldaia, Alaquás y Xirivella. Quart de Poblet y València – pedanías del sur-.

La conducción soterrada se ha diseñado garantizando que no pueda albergar un caudal superior al de diseño.

Falta de información, de rigor científico y de participación ciudadana.

Respuesta: respecto de la falta de rigor científico, los documentos del proyecto justifican la bondad de la solución desde el punto de vista hidráulico. Desde otros puntos de vista, la ejecución del tramo soterrado responde más adecuadamente tanto a la demanda social como a la demanda ambiental, manteniendo los tramos de huerta, y por eso se ha optado por no modificar la solución ya contemplada en 2010.

Participación efectiva de administraciones e interesados:

- PGRI de la Demarcación Hidrográfica del Júcar, aprobado por Real Decreto 18/2016, de 15 de enero, recoge las actuaciones en el barranco de la Saleta en su Programa de Medidas. En concreto, la medida se denomina “Barranco de La Saleta. Conducción derivación y drenaje de Quart de Poblet y Aldaia.”
- Entre los años 2018 y 2019 el análisis coste-beneficio de esta actuación, en la que se realizan diferentes encuestas.
- En la revisión del PGRI de la Demarcación Hidrográfica del Júcar de 2º ciclo, en la consulta pública, entre el 23 de junio y el 22 de septiembre de 2021, se incluye de nuevo la medida y en el Anejo nº3 Justificación de las medidas estructurales: Análisis Coste Beneficio
- En 2021 la CHJ inicia la redacción del proyecto de “Acondicionamiento del barranco de La Saleta tramo Aldaia - nuevo cauce del Turia “.
- 2021 y 2022 mantuvieron reuniones de información/coordiación con ayuntamientos y GVA.
- El 14/07/2022 se inician las consultas ambientales por parte de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del MITECO.

-
- Con fecha 19/07/2024 la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, en el trámite de consultas del procedimiento de evaluación ambiental concluye que “De conformidad con el art.24 de la Ley 5/2018 de la Huerta de Valencia, resulta necesaria la aportación de un estudio de integración paisajística, por la incidencia en el paisaje del proyecto, debiendo este ser informado favorablemente antes de la aprobación final del proyecto, y recomendándose su aportación antes de la emisión del informe ambiental”. El cual se ha sometido a la correspondiente información pública

Propuesta alternativa y suspensión de la tramitación.

Respuesta. Las propuestas realizadas se consideran interesantes, si bien no se refieren al tramo de encauzamiento que se está proponiendo, sino al conjunto de actuaciones a acometer en las cuencas de los barrancos Poyo y Pozalet de forma integral.

11 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

12 Alegante: -----

Se observa que el proyecto no prevé la ampliación de la capacidad de drenaje del tramo del barranco que discurre junto a la autovía A-3, pese a que dentro del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación la obra de paso de la autovía sobre el barranco ha sido catalogada como una obra de drenaje de insuficiente capacidad de drenaje con un riesgo asociado de inundación. Por lo tanto, se solicita que se aumente el alcance de las obras proyectadas, incrementando la capacidad de desagüe del barranco de La Saleta desde el inicio de la zona urbana de uso industrial situada a la izquierda de la autovía A-3, en el término municipal de Quart de Poblet, hasta la derivación del barranco proyectada en Aldaia, de modo que se reduzca el nivel del riesgo de inundación en las inmediaciones de la autovía A-3.

Respuesta: Esta interesante aportación se abordará en el conjunto de actuaciones para la reducción del riesgo de inundación en la cuenca del barranco Pozalet – Saleta, ya que se trata de uno de los puntos clave que permitirán que funcione de manera óptima las distintas soluciones.

13 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

14 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

15 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

16 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

17 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

18 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

19 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

20 Alegante: -----

Falta de evaluación específica del impacto sobre Quart de Poblet.

Respuesta: Esta actuación incrementará significativamente el nivel de protección de los municipios de Aldaia, Alaquás y Xirivella. Quart de Poblet y València –pedanías del sur-.

El ayuntamiento de Quart de Poblet, ha sido un participante activo en esta fase de participación pública del Estudio de Integración Paisajístico, así como a lo largo de los años anteriores cuando acudieron técnicos del consistorio a las distintas reuniones que se fueron realizando.

Si bien el término municipal de Quart de Poblet será analizado en el conjunto de soluciones para el barranco Pozalet – Saleta y de la cuenca del Poyo.

Las afecciones al entorno de la EDAR Quart – Benáger, en T.M. de Valencia y Xirivella se están estudiando en la redacción del Proyecto Constructivo, y se reflejarán en el Anejo Hidráulico del mismo.

Ausencia de medidas de protección para el Barrio del Cristo.

Respuesta: La estructura de derivación asegura que para caudales mayores a 100 m³/s el flujo se derivará hacia Aldaia, manteniendo el reparto actual de caudales, por lo que no se deriva más caudal hacia el barrio del Cristo.

La actuación discurre soterrada en Aldaia, no tiene ninguna afección sobre los accesos al barrio del Cristo ni sobre los servicios o la calidad de vida.

Cabe señalar que uno de los criterios a la hora de diseñar una solución soterrada frente al cielo abierto, ha sido minimizar al máximo cualquier riesgo de inundación en el barrio del Cristo

Con la conducción soterrada, lo que pretende es que el impacto social y territorial en el barrio del Cristo sea despreciable.

Falta de análisis acumulado sobre la capacidad del río Turia.

Respuesta: La capacidad hidráulica de diseño del nuevo cauce del Turia 5.000 m³/s, y aunque en la actualidad la capacidad se ha reducido a unos 4.200 m³/s debido a los puentes y a otras actuaciones que se han ido acometiendo a lo largo de los años. El Q_{max} derivado por la conducción es de 130 m³/s, lo que representa un 3% de la capacidad del nuevo cauce, siendo además muy baja la probabilidad de que coincidan las puntas.

En el proyecto constructivo se contempla un estudio de la compatibilidad de los caudales entre el barranco de la Saleta y el nuevo cauce del Turia. Se ha comprobado hidráulicamente diferentes hipótesis que justifican que el desagüe al nuevo cauce del Turia de 130 m³/s no tiene afección significativa sobre los caudales que soportaría el Turia y que no se perjudica a terceros

Ausencia de participación institucional de Quart de Poblet.

Participación efectiva de administraciones e interesados:

- PGRI de la Demarcación Hidrográfica del Júcar, aprobado por Real Decreto 18/2016, de 15 de enero, recoge las actuaciones en el barranco de la Saleta en su Programa de Medidas. En concreto, la medida se denomina “Barranco de La Saleta. Conducción derivación y drenaje de Quart de Poblet y Aldaia.”
- Entre los años 2018 y 2019 el análisis coste-beneficio de esta actuación, en la que se realizan diferentes encuestas.

- En la revisión del PGRI de la Demarcación Hidrográfica del Júcar de 2º ciclo, en la consulta pública, entre el 23 de junio y el 22 de septiembre de 2021, se incluye de nuevo la medida y en el Anejo nº3 Justificación de las medidas estructurales: Análisis Coste Beneficio
- En 2021 la CHJ inicia la redacción del proyecto de “Acondicionamiento del barranco de La Saleta tramo Aldaia - nuevo cauce del Turia “.
- 2021 y 2022 mantuvieron reuniones de información/coordiación con ayuntamientos y GVA.
- El 14/07/2022 se inician las consultas ambientales por parte de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del MITECO.

-
- Con fecha 19/07/2024 la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, en el trámite de consultas del procedimiento de evaluación ambiental concluye que *“De conformidad con el art.24 de la Ley 5/2018 de la Huerta de Valencia, resulta necesaria la aportación de un estudio de integración paisajística, por la incidencia en el paisaje del proyecto, debiendo este ser informado favorablemente antes de la aprobación final del proyecto, y recomendándose su aportación antes de la emisión del informe ambiental”*. El cual se ha sometido a la correspondiente información pública

Incompleta información pública sobre trazado local en Quart de Poblet. Se solicitan los planos a escala 1:2000.

Respuesta: el proyecto constructivo recogerá los planos de detalle con todas las afecciones existentes. Esto no es objeto del Estudio de Integración Paisajística.

Solicita la participación del Ayuntamiento de Quart de Poblet en todas las fases del proyecto.

Respuesta: como se ha señalado anteriormente, el ayuntamiento de Quart de Poblet, ha sido un participante activo en esta fase de participación pública del Estudio de Integración Paisajístico, así como a lo largo de los años anteriores cuando acudieron técnicos del consistorio a las distintas reuniones que se fueron realizando.

Y a futuro se seguirá contando con ese Ayuntamiento y buscando fórmulas de colaboración que puedan encajar en la solución integral de las cuencas Pozalet-Saleta y Poyo.

21 Alegante: -----

Solicita que se adopten las decisiones oportunas para la definición y ejecución de una solución global Pozalet – Saleta disminuyendo los caudales de entrada a la Saleta que sea coherente con el caudal de diseño del encauzamiento. Solicita que en el proyecto se prioricen las actuaciones que impidan la reducción de la capacidad hidráulica en el tramo A3-rotonda del Bonaire.

Respuesta: La solución integral Pozalet – Saleta no es objeto de este proyecto, se abordará de forma más completa en el corto plazo La solución integral pretende disminuir los caudales máximos en el mencionado eje.

Al respecto del cruce con la autovía A-3, es interesante la alegación, la solución de ese punto se abordará en el conjunto de actuaciones para la reducción del riesgo de inundación en la cuenca del barraco Pozalet – Saleta, ya que se trata de uno de los puntos clave que permitirán que funcionen de manera óptima las distintas soluciones.

22 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

23 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

24 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

25 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

26 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

27 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

28 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

29 Alegante: -----

Solicita que se considere parte del proyecto la revisión integral y reconstrucción del barranco histórico a su paso por el casco urbano de Aldaia.

Respuesta: Actualmente el barranco de la Saleta no tiene salida en este punto debido al paso inferior bajo el ferrocarril, pero se está estudiando este punto, de manera que se pueda acondicionar y mejorar la capacidad hidráulica del cauce en el tramo urbano. Esta solución, en la que ya se está trabajando con el resto de administraciones, en particular con el ayuntamiento de Aldaia, es una de las soluciones que permitirán poder desaguar una horquilla de caudales entre 150 y 180 m³/s, incluyendo el cunetón Saleta-Poyo y el proyecto de derivación del barranco de la Saleta. Las tres actuaciones incrementarán significativamente el nivel de protección de los municipios de Aldaia, Alaquàs y Xirivella. Quart de Poblet y València –pedanías del sur

Solicita que el proyecto contemple la laminación de la desembocadura del cajero urbano en la huerta, junto a la vía.

Respuesta: La desembocadura del cajero urbano se produce aguas abajo de la rotonda Aldaia – Alaquàs – Xiriveia. La zona indicada (hort de Paco). Esta zona seguirá produciendo la laminación de los caudales procedentes del casco urbano.

Solicita garantía absoluta respecto del caudal máximo del tramo soterrado y que el túnel no se obstruirá,

Respuesta: Existen varios motivos por los que la solución soterrada es perfectamente viable, y genera mayor consenso entre la población de Aldaia. Desde su concepción inicial (2010) siempre se ha planteado que parte de esta derivación fuese un tramo soterrado, ya que tiene que discurrir por una zona fuertemente antropizada, siendo esta zona parte del término municipal de Aldaia.

Tener un tramo abierto de este desvío cerca del barrio del Cristo, una vez que ha pasado la DANA, suponía generar una alarma social y un rechazo enérgico por parte de la mayoría de la población.

Las cuestiones técnicas, de seguridad y de funcionamiento hidráulico han sido validadas por el modelo hidráulico del CEDEX. Se han incluido aspectos como la ampliación de las dimensiones de los marcos, que permiten una mayor seguridad.

Es importante señalar que se considera fundamental, como señala la alegación, que el diseño en el inicio de la solución soterrada que impida que los arrastres puedan obturar el inicio del tramo soterrado. Para ello se diseñará en el proyecto una solución que evite que los arrastres puedan generar un problema en el inicio del tramo soterrado.

En cuanto a los aspectos de mantenimiento y conservación en tiempo seco, ya se han iniciado los trabajos para que el ayuntamiento de Aldaia, previo convenio, se encargue del mantenimiento de esta infraestructura hidráulica, sobretodo en su tramo soterrado, aspecto que se ha incluido en el proyecto ya que se han diseñado distintas rampas y puntos de acceso al tramo soterrado para el citado correcto mantenimiento.

Los aspectos ambientales y paisajísticos también han jugado un papel clave, a la hora de mantener parte del encauzamiento soterrado. El encauzamiento soterrado que discurre paralelo anillo verde de Aldaia-Alaquás, permite mantener parcelas de huerta y que se produzca una integración mayor con el entorno.

Solicita se suspenda la ejecución del proyecto hasta que se garanticen las condiciones de protección ambiental, seguridad hídrica (considera que la actuación no tiene sentido sin las actuaciones aguas arriba) y participación ciudadana.

Respuesta: las actuaciones se integran en la solución global de mejora de drenaje de la cuenca del Poyo recogida en el PGRI, por lo que todas las actuaciones deben realizarse. Actualmente se está repensando la solución global, incluyendo nuevas actuaciones no contempladas inicialmente. No obstante, las actuaciones deben realizarse desde aguas abajo hacia aguas arriba. En concreto, la conexión Saleta – Turia está contemplada ya en el Plan Sur pues actualmente todo el flujo desbordado que llega desde la cuenca Pozalet – Saleta choca con el talud de la V-30, sin tener posibilidad de evacuación.

30 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

31 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

32 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

33 Alegante: -----

Quant al Fons de l'estudi: no es considera vàlida la solució proposta en el EIP de manera aïllada, sense l'execució en capçalera de la resta d'actuacions incloses en l'"Adecuación ambiental y drenaje de la cuenca del Poyo vertiente a la Albufera". L'EIP no considera els cabals circulants el 29/10 ni inclou un estudi de solucions.

Respuesta: el episodio de la DANA fue extraordinario, muy por encima de los periodos de retorno de diseño recogidos en la normativa. Por lo tanto, las actuaciones no están diseñadas para estos caudales.

No obstante, el anejo hidráulico del proyecto comprobará cómo se comporta la solución frente a eventos como el de la DANA, garantizando que no se produce un mayor perjuicio. Por otra parte, el conjunto de actuaciones en la cuenca está recogidas en el PGRI y por lo tanto se realizarán de acuerdo con éste. Además, se están analizando actuaciones complementarias en este ámbito.

No inclou cap antecedent, d'on ve este projecte, de si forma part d'un pla superior, ni com s'arriba a la proposta final, no hi ha cap referència a càlculs, no indica quins són els objectius.

Respuesta: Hay que destacar que el objetivo del EIP es valorar y analizar el paisaje que se verá afectado por la ejecución del proyecto, e incluye una serie de medidas de integración paisajísticas con la finalidad de minimizar el impacto visual respecto al territorio que lo rodea.

Participación efectiva de administraciones e interesados:

- PGRI de la Demarcación Hidrográfica del Júcar, aprobado por Real Decreto 18/2016, de 15 de enero, recoge las actuaciones en el barranco de la Saleta en su Programa de Medidas. En concreto, la medida se denomina “Barranco de La Saleta. Conducción derivación y drenaje de Quart de Poblet y Aldaia.”
- Entre los años 2018 y 2019 el análisis coste-beneficio de esta actuación, en la que se realizan diferentes encuestas.
- En la revisión del PGRI de la Demarcación Hidrográfica del Júcar de 2º ciclo, en la consulta pública, entre el 23 de junio y el 22 de septiembre de 2021, se incluye de nuevo la medida y en el Anejo nº3 Justificación de las medidas estructurales: Análisis Coste Beneficio
- En 2021 la CHJ inicia la redacción del proyecto de “Acondicionamiento del barranco de La Saleta tramo Aldaia - nuevo cauce del Turia “.
- 2021 y 2022 mantuvieron reuniones de información/coordiación con ayuntamientos y GVA.
- El 14/07/2022 se inician las consultas ambientales por parte de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del MITECO.

-
- Con fecha 19/07/2024 la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, en el trámite de consultas del procedimiento de evaluación ambiental concluye que “De conformidad con el art.24 de la Ley 5/2018 de la Huerta de Valencia, resulta necesaria la aportación de un estudio de integración paisajística, por la incidencia en el paisaje del proyecto, debiendo este ser informado favorablemente antes de la aprobación final del proyecto, y recomendándose su aportación antes de la emisión del informe ambiental”. El cual se ha sometido a la correspondiente información pública

Manca documentació gràfica suficient amb l'àmbit d'estudi, així com la localització, implantació en l'entorn, ordenació i disseny, especialment en els trams D, E i F.

Respuesta: Se considera que el EsIP cuenta con documentación gráfica suficiente del ámbito de estudio considerado, incluye planos propios del análisis del paisaje, y planos de detalle de la planta general del proyecto tipo donde se aprecia el entorno, y el diseño de la actuación proyectadas a lo largo de todos los tramos que se han definido en el proyecto.

El EIP también incluye imágenes con cartografía temática que completa el análisis de la zona de actuación desde el punto de vista ambiental.

La documentació gràfica aportada induïx a error. Així, en la figura 15 (pag. 19) es fa una representació errònia de com quedarà la zona després de l'actuació, ja que s'ha limitat a crear una depressió del

terreny mantenint el parcel·lari actual, cosa que no ocorrerà, per tant hauria de realitzar-se una simulació realista per a poder avaluar el seu efecte sobre el paisatge.

Respuesta: La figura 15 representa en líneas generales por donde discurre la actuación proyectada, y el objetivo de la imagen es resaltar la continuidad de los caminos tras la actuación.

Sin embargo, las figuras 35, y 36 incluyen simulaciones de la situación futura tras la ejecución de la actuación.

En la figura 33 (pag. 34) s'inclou una simulació general del conjunt del tram F, on no s'aprecia ni la zona de transició entre el tram E i el tram F d'escullera, com tampoc la part final del tram F corresponent a l'entroncament amb el llit del Túria on es projecta construir un mur de fins a 2 metres d'altura; zones on l'impacte visual sobre el paisatge serà major.

Respuesta: Los detalles de las zonas de transición se incluirán en el proyecto constructivo. Los muros de cierre ante crecidas del Turia están representados en los planos, así como su integración paisajística mediante trepadoras y arbolado autóctono. Este tramo final está ya muy antropizado, junto a la EDAR Quart – Benàger, la V-30 y el enlace de la CV-36, por lo que el impacto sobre el paisaje es menor que en los tramos de huerta abierta.

No s'indica que per a què la solució projectada funcione, requerix la construcció d'altres elements hidràulics aigües amunt, que es podrien considerar, conforme diu l'annex II "instal·lacions o elements auxiliars necessaris per al seu funcionament" i que s'haurien de descriure també, a més de presentar-los de manera vinculant, amb un calendari raonable i un pressupost amb dotació econòmica planificada.

Respuesta: El proyecto forma parte de la solución integral para el barranco del Pozalet – Saleta, por lo que efectivamente se incluyen actuaciones aguas arriba. Sin embargo, las actuaciones proyectadas funcionan hidráulicamente de forma independiente para el caudal de diseño. Otra cosa bien distinta es que el conjunto de actuaciones (aguas arriba y aguas abajo) impliquen el funcionamiento global óptimo desde el punto de vista de la reducción del riesgo. El proyecto constructivo justifica el correcto funcionamiento hidráulico de la solución proyectada.

No es fa un estudi de les diferents alternatives estudiades, fins i tot l'alternativa 0, i per tant, no es justifica la solució adoptada.

Respuesta: la solución adoptada procede de un estudio de soluciones para la reducción del riesgo de inundación en la cuenca, por lo que se ha realizado el EIP de la alternativa ya seleccionada en dicho estudio de soluciones.

Com existixen estudis de paisatge aprovats, com l'EIP del PAT de l'Horta, s'hauria d'haver arreplegat la caracterització realitzada en ell, concretant-la i ampliant-la, si és el cas, per a l'àmbit definit. No s'ha fet.

Respuesta: el EIP sí ha tenido en cuenta el PAT de l'Horta, el cual se ha consultado para la redacción del estudio como se puede ver en la página 26 del documento donde se indica que *la UP: Paisaje de huerta, "engloba las unidades de paisaje UP: 16. Huertas de Quart y Aldaia, UP: 17. Huertas de Xirivella, UP: 18. Horta de Bennàger, y UP 19: Horta de Faitanar definidas y caracterizadas en el Estudio de Paisaje del PAT de la Huerta y que han sido consultadas para la elaboración del presente estudio"*.

Asimismo, el documento destaca que el PAT de l'Horta ya incluía una vía verde a lo largo de la huerta como se muestra en la figura 16 del EIP.

En l'EIP es consideren tan sols 3 unitats de paisatge genèriques i no són coherents amb les delimitades per plans i projectes aprovats per l'administració competent i amb les unitats ambientals delimitades en els processos d'avaluació ambiental. Així en l'EIP del PAT de l'Horta, en la zona del trams E i F de l'actuació projectada es varen considerar 4 UP (16 a 19). S'hauria d'equiparar i valorar l'impacte en cadascuna d'estes.

Respuesta: Tal y como se ha indicado anteriormente, el EIP menciona y tiene en cuenta las 4 unidades de paisaje del PAT de l'Horta: UP: 16. Huertas de Quart y Aldaia, UP: 17. Huertas de Xirivella, UP: 18. Horta de Bennàger, y UP 19: Horta de Faitanar, todas ellas paisaje de huerta, por eso el EIP las incluye dentro de la UP: Paisaje de Huerta que engloba en una única unidad el paisaje de Huerta.

En l'EIP no es determina la visibilitat del paisatge mitjançant la identificació dels recorreguts escènics, tal i com ordena l'apartat c de l'Annex I del TRLOTUP –vies de comunicació, camins tradicionals, senderes o similars, amb un valor paisatgístic excepcional per travessar i/o tindre vistes sobre paisatges de valor–, s'obvia l'assenyalament de les vistes i zones d'afecció visual, cap a i des de, les unitats i recursos, respecte a punts d'observació significatius –vies de comunicació, nuclis de població, àrees de gran afluença i llocs estratègics per mostrar la singularitat del paisatge–, tampoc es qualifiquen com a principals o secundaris en funció del nombre d'observadors potencials, de la distància i de la duració de la visió, i la determinació del coeficient de ponderació del valor de les unitats i dels recursos paisatgístics en funció de la seua visibilitat, o coeficient de visibilitat (v).

Respuesta: el EIP analiza la visibilidad del ámbito de estudio (apartado 7) a partir de los puntos de observación considerados como principales (se indican en la pag. 20 del EIP), algunos de ellos también considerados en el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia, que son principalmente vías de comunicación y caminos. Asimismo, en cada unidad de paisaje se incluye el valor de paisaje estimado por el redactor para cada unidad de paisaje definida en el EIP.

L'EIP incomplix totalment d'allò que estableix l'apartat b 4 de l'annex I del TRLOTUP per a la valoració del paisatge (valor i fragilitat), assignant un valor a cada unitat, sense indicació de com s'ha obtingut. Hauria de determinar el valor paisatgístic i les fragilitats paisatgística i visual de cada unitat de paisatge i recurs paisatgístic, conforme al que estableix l'apartat b 4 de l'annex I.

Respuesta: El anexo I de la TRLOTUP es una guía recomendada sobre el contenido que ha de tener un Estudio de Integración Paisajística, y este estudio incluye todos los apartados mínimos que indica el citado anexo. Asimismo también incluye una valoración del paisaje estimada por el redactor del estudio, y una valoración visual a través de modelo digital del terreno (MDT) y la aplicación de técnicas informáticas a dicho modelo, para delimitar las áreas desde las cuales el territorio será visible y las áreas desde las cuales no será visible.

No es justifiquen les conclusions de la integració paisatgística i la compatibilitat visual per a cada unitat de paisatge i recurs paisatgístic, relacionant les respectives fragilitats i objectius de qualitat fixats, amb la qualificació dels impactes previstos: substancials, moderats, lleus i insignificants, segons siga la seua escala, efecte, incidència, duració, permanència i individualitat, tal i com exigeix l'annex II.

Respuesta: En los apartados 6 y 7 del EIP se valora y analiza la afección que tendrá la actuación sobre el paisaje de la Huerta. Es cierto que no se valora el grado de afección (escala, efecto....) pero si incluye un análisis argumentado de las afecciones, así como de la integración de la actuación.

En els plànols de l'EIP no hem trobat la secció corresponent del Pk 3+000 al Pk 3+550

Respuesta: La sección en este tramo es como la CD2.

Observant els plànols constatem que en les seccions només hi ha un tram (del Pk 4+100 al Pk 4+213) amb talussos i llit de terra (secció tipus CD4), tan sols 100 metres lineals. A partir del Pk 4+213 al Pk 7+055 (2'8 kilòmetres, la pràctica totalitat del nou llit projectat) tant el llit com els talussos són d'escullera "recebada" amb terra vegetal (secció tipus CD5), esta "subtil" diferència s'ha passat per dalt en el text on no hem trobat cap referència escrita ni tampoc en les escasses infografies. Considerem que la capacitat d'integració paisatgística és molt diferent entre les dos seccions proposades i, per tant, el seu impacte paisatgístic, que hauria de ser avaluat de manera diferenciada. Exemples dels dos tipus de solucions els tenim en el tractament del barranc del Carraixet a l'altura de Bonrepós i Mirambell (tipus CD4) o a l'altura de Tavernes Blanques (tipus CD5), amb evidents diferències de com s'ha integrat en el paisatge cadascuna de les dos propostes tècniques.

Respuesta En el apartado 8.3.5. Vía verde de la Saleta al Turia. Tramo F, se indican las medidas de integración paisajística propuestas en cada tramo de la actuación. Concretamente, en el párrafo de taludes nuevos de la nueva vía verde, se indica que algunos de los taludes serán de tierra y otros recibidos con escollera, por lo tanto, sí se cita en el EIP. No obstante, en el proyecto constructivo se incluirán mas detalles de los tratamientos propuestos para la integración de la conducción, así como la justificación hidráulica de los distintos tratamientos.

En el document no s'indica en cap moment quina administració serà la responsable del seu manteniment una vegada executada l'obra. Tant en la zona soterrada, que requerirà treballs de neteja i dragatge periòdics i retirada de voluminoso en la seua entrada, com el manteniment de les espècies vegetals de la zona descoberta o els possibles abocadors incontrolats que sorgiran en les restes de parcel·les expropiades. Cansats estem de vore com s'executen obres per part de les administracions i després no es mantenen (nova canalització del barranc del Palmaret Alt per exemple).

Respuesta: respecto al tramo soterrado, en cuanto a los aspectos de mantenimiento y conservación en tiempo seco, ya se han iniciado los trabajos para que el ayuntamiento de Aldaia, previo convenio, se encargue del mantenimiento de esta infraestructura hidráulica, sobretudo en su tramo soterrado, aspecto que se ha incluido en el proyecto ya que se han diseñado distintas rampas y puntos de acceso al tramo soterrado para el citado correcto mantenimiento.

Se predente seguir el modelo del convenio que se firme con Aldaia, para el resto de los tramos y sus respectivos Ayuntamientos.

Quant al compliment de les directrius establertes al Pla d'Acció Territorial de l'Horta de València 'article 60 del Decret 219/2018, de 30 de novembre, del Consell, pel qual s'aprova el Pla d'acció territorial d'ordenació i dinamització de l'Horta de València, establix les Directrius generals per a la integració paisatgística del sistema d'infraestructures. En este sentit, de l'estudi de la proposta presentada cal indicar el següent:

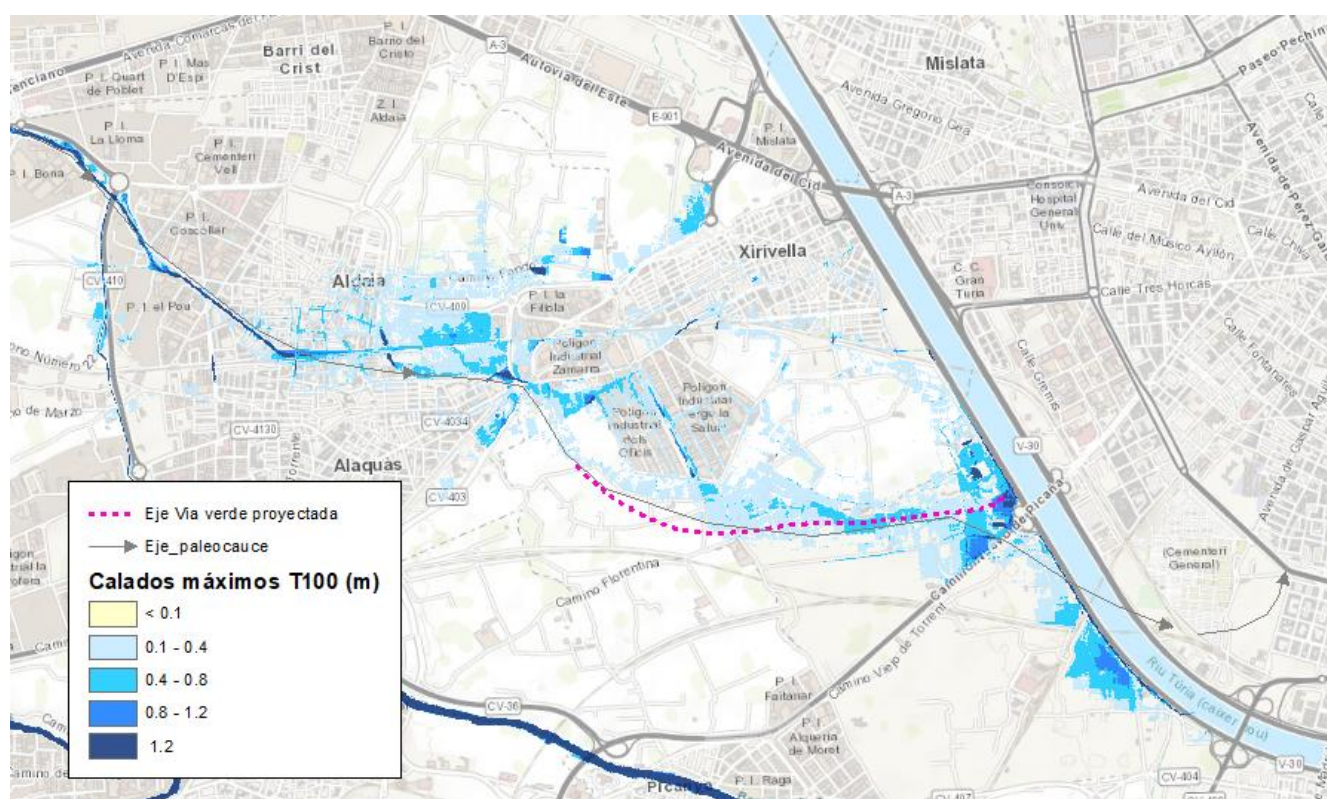
a) El projecte no preserva les unitats territorials i de paisatge de l'Horta evitant-ne la fragmentació i la compartimentació de l'espai agrari, donat que la proposta travessa les unitats de paisatge 18, 17 i 19.

Respuesta: La actuación discurre a través de la huerta, pero se adapta, en la medida de lo posible, a la estructura parcelaria de la huerta. Hay que destacar que en aquellos casos donde la conducción va enterrada y discurre por campos de huerta, como es el caso de la zona paralela al cinturón verde de Aldaia-Xirivella, y parte de la huerta de Xirivella, el objetivo principal de la integración paisajística tras la

actuación es la reposición de la huerta, es decir, se propone recuperar el suelo agrícola afectado por las obras, y que siga siendo un espacio agrícola productivo.

b) El projecte no té en compte agrupar la solució a les infraestructures lineals existents en passadissos o corredors, afavorint la creació successiva de l'efecte barrera i la formació de bosses d'horta residuals. La zona està travessada per moltes infraestructures lineals i l'única àrea continua que actualment queda es precisament per on es pretén construir la nova canalització.

Respuesta La actuación discurre por la zona de flujo preferente, siendo el punto bajo del flujo derivado desde el barranco del Pozalet hacia el barranco de la Saleta la EDAR Quart – Benàger. Por lo tanto, la vía verde (y su conexión con el nuevo cauce) discurre por el lugar por el que discurren los caudales desbordados hacia el antiguo cauce de la Rambleta (junto al cementerio de Valencia).



c) Amb el projecte no es mantenen les relacions funcionals i visuals dels elements patrimonials i de paisatge. Perquè:

1r) No evita el confinament i la descontextualització d'elements patrimonials, interposant-se entre diversos elements patrimonials de orde 2, a més de travessar diversos camins històrics i vies pecuàries.

Respuesta Todos los elementos patrimoniales considerados en el EIP se encuentran retirados del área de Proyecto, excepto les Llungües del Roll o Fila d'Aldaia, elemento patrimonial hidràulico (EPH) de primer orden, el cual, sí se verá afectado por la conducción, y por tanto su adecuación se tendrá en cuenta en el Proyecto constructivo de Acondicionamiento del barranco de la Saleta.

En cuanto a caminos afectados, indicar que el proyecto contempla la continuidad de los caminos, y se garantiza la accesibilidad a las parcelas tras la actuación.

2n) No impedit el tall de séquies i camins, per tal de mantindre la continuïtat de la xarxa d'itineraris i camins. Tot i que en l'estudi s'indica que es mantindrà la continuïtat dels camins sense necessitat del seu

desviament, també és cert que en el camí de Faitanar es proposa la construcció d'un nou pont. D'altra banda, en cap part del document es parla de com afectarà l'obra al sistema de sèquies que formen part consubstancial del paisatge de l'horta (pag 22 ESP), i a simple vista, i en alguna infografia del document es veu que algunes sèquies principals (Sèquia de Benàger, sèquia del Comuner, sèquia de Samarra, sèquia del Xiprer, sèquia de Pastora, sèquia de Faitanar) són tallades.

Respuesta El EIP indica que el proyecto afecta a caminos y acequias, y que tras la actuación dará continuidad a los mismos, y garantizará la accesibilidad a las parcelas tras la actuación. En el proyecto constructivo se detallará la afección, así como la reposición de los caminos y acequias afectadas.

3r) La solució proposta no minimitza l'afecció al parcel·lari, mitjançant l'adaptació a les directrius principals del paisatge i a la inclinació natural del terreny. En cap moment s'adapta al parcel·lari, és més, el redactor de l'EIP reconeix que la traça de l'obra projectada està limitada a les parcel·les que ja es varen expropiar. En cap moment es planteja solucions alternatives que siguin més respectuoses amb la trama parcel·laria, arribant a indicar "que el trazado propuesto de la vía verde se adapta, en la medida de lo posible, a la estructura parcelaria de la huerta, evitando la fragmentación y compartimentación del espacio agrario" (pag 18), ja sabem, segons ho expressa el propi document, que la mesura de "lo posible" ve condicionada per la superfície ja expropiada.

Respuesta En el proyecto del 2012, se estudió desde el punto de vista hidráulico y técnico que la conducción debía ir por unos terrenos y por eso ya se expropiaron. Se ha justificado anteriormente que la vía verde discurre por la zona de flujo preferente. Por ello, en el proyecto actual se mantiene el trazado por los terrenos expropiados.

4t) El projecte assevera que no impedix l'ocultació d'àrees de l'Horta, amb l'objectiu d'evitar la instal·lació de qualsevol tipus de pantalla que modifique les condicions de visualització del paisatge o incrementen la fragmentació de l'Horta. Però, en canvi, no seguix esta directriu en el tram final de l'anomenada via verda: a partir del pk 6+200 fins al final es proposa la construcció d'un mur, que partint de 0,5 m arriba fins el 2 m d'alçada, per tant, generant una pantalla que modifica les condicions de visualització del paisatge a més d'incrementar la fragmentació. Val a dir que en cap part de l'estudi es valora l'impacte paisatgístic d'este mur, limitant-se a dir que serà de color terra anti-grafitis i cobert de buguenvíllies, espècie que no apareix al llistat d'espècies a utilitzar en l'obra per no ser una espècie autòctona.

Respuesta Los muros (como mínimo el de la margen derecha) son imprescindibles para garantizar el no incremento del riesgo de inundación en el caso de avenidas del río Turia. El tramo final de la vía verde es, si cabe, el tramo más antropizado, por lo que La integración paisajística de éstos.

5é) No es millora l'accessibilitat física i visual als recursos paisatgístics. Queda demostrat que l'obra projectada, lluny de millorar l'accessibilitat visual i física als recursos paisatgístics la dificultarà.

Respuesta El objetivo principal de la obra proyectada no es mejorar la accesibilidad física y visual a los recursos paisajísticos sino reducir las inundaciones durante los periodos de fuertes precipitaciones, favorecer el drenaje de la zona valorada con elevado riesgo de inundación, por lo que la actuación propuesta se considera es esencial tras los ocurrido en la DANA del 29 octubre. No obstante, la actuación mejorará un entorno de por sí degradado desde el punto de vista de la biodiversidad.

6é) No s'aconsegueix integrar els elements de la infraestructura en el paisatge de l'Horta, en particular aquells que tenen més rellevància visual com els talussos, els taulers de ponts, les lluminàries, els senyals i els sistemes de vegetació. S'intenta per part del projectista integrar la infraestructura en el paisatge, amb la utilització d'espècies vegetals mediterrànies, encara que com ja s'ha comentat no sempre ho aconseguix. Res es diu al document sobre la més que probable instal·lació de tanques

protectores al llarg de la traça de la via verda, només del Pk 4+050 al Pk 4+200, ni com se solucionarà el nou pont del camí de Faitanar. En els trams d'escullera descoberta no es fa cap tractament paisatgístic.

Respuesta Los detalles se incluirán en el Proyecto constructivo.

d) No es du a terme un veritable tractament paisatgístic del disseny de la infraestructura, es limita a operacions cosmètiques per tal de superar el tràmit administratiu. La infraestructura es dissenya amb criteris estrictament hidràulics i segons un traçat prèviament delimitat a la fi d'ajustar-se a la zona expropiada.

Respuesta La conducción se diseña desde el punto de vista hidráulico y técnico, y se integrará paisajísticamente en el entorno en el que se encuentra, cuyos detalles se incluirán en el proyecto constructivo.

e) Tot i que el projecte respectarà el traçat actual dels camins d'horta, cal dir que la permeabilitat de la zona es limitarà a eixos passos, eliminant tota possibilitat de permeabilitat a través dels caixers de les séquies o sendes de ferradura.

Respuesta El proyecto incluye la reposición de todos los servicios afectados, incluido el riego a través de acequias.

L'objecte de l'Estudi és "demostrar" que visualment no hi haurà una afectació significativa en el paisatge com a conseqüència de les actuacions projectades, atès que seran de restauració mediambiental del caixer natural al llarg d'uns 770 m. en el tram de capçalera, donant pas a una derivació en forma de sinuosa canalització soterrada al llarg de 3.850 m. en el tram intermedi (amb reposició dels terrenys de cobertura, reintegrant la seua capacitat agronòmica) i eixint a la superfície al bell mig de l'horta com una nova canalització a cel obert, configurada en trinxera, en el tram final al llarg de 3.015 m., anomenada 'via verda', fins desembocar en el nou llit del Túria.

Com hem demostrat, l'EIP va en contra d'allò que estableix el Decret 219/2018, de 30 de novembre, del Consell, pel qual s'aprova el Pla d'Acció Territorial d'Ordenació i Dinamització de l'Horta de València. A més, el seu contingut i estructura dista molt d'ajustar-se a allò que estableix el TRLOTUP com ha quedat demostrat.

Respuesta Tal y como se ha indicado anteriormente el anexo I de la TRLOTUP es una guía recomendada sobre el contenido que ha de tener un Estudio de Integración Paisajística, y este estudio incluye todos los apartados mínimos que indica el citado anexo.

En el document, no hi ha cap referència al dimensionament de cabals (més enllà de les indicacions del PATRICOVA, ja que no es presenten cartografies d'inundació actualitzades a la DANA d'octubre proppassat, com les confeccionades per la UV i la UPV sobre el seu abast en extensió i calat) que puga rebre el barranc des de la seua ambigua 'Capçalera' (l'actuació comença a partir, aigües avall, del pont de la A-3, a la vora del Centre Comercial Bonaire, obviant el desori confús del territori aigües amunt), dels que poden provenir del Barranc del Poçalet, i, en tot cas, de les escorrenties en pluges fortes de les àrees circumdants que conformen la seua conca específica, i menys encara dels cabals experimentats amb la DANA del 29-O, malgrat haver-se inundat greument el referit Centre Comercial (cosa que ni es citada en l'Estudi). Tampoc hi ha cap anàlisi del comportament hidrològic de dit DANA sobre l'àrea d'influx del Barranc de la Saleta i la seua confrontació amb les característiques d'aquest projecte, per tal d'avaluar quina resposta tindria (pal·liativa? en quingrau?) sobre un fenomen similar. I

tot això es deu a què 'formalment' (en el pla administratiu-legal) la finalitat del document està limitada a tractar, segons se li atribueix a aquest tipus d'estudis, la incidència visual-paisatgística del Projecte que es vol implantar, en aquest cas pràcticament preconfigurat, evitant-ne posar en crisi le característiques (p.e. dimensionals, geomètriques, superficials) de les que depèn la seua funcionalitat hidrològica i, renunciant, com s'ha dit, a esbrinar si hi ha solucions alternatives de menor cost i/o de menor impacte sobre un bé com és l'horta productiva, teòricament protegida, que es vorà arrabassada en unes 8 hectàrees (unes 218 fanecades per entendre'ns en termes agrícoles valencians). Aquesta limitació de finalitat, no excusa ni li resta gravetat al fet de què no s'haja fet públic (si és que s'ha efectuat) un procés de revisió tècnica (d convalidació, de modificació o de rebuig, segons siguen les conclusions) d'aquest projecte de derivació i canalització del Barranc de la Saleta, arran de la DANA del 29-O, a inserir, a més a més, en un conjunt integrat d'actuacions que abasten la totalitat de la conca a la qual pertany.

Respuesta El EIP no es un estudio hidrológico ni hidráulico. El proyecto constructivo incluye la justificación de la hidrología utilizada para el diseño, así como el comportamiento hidráulico de la solución adoptada. El proyecto incluirá el análisis del caudal trasegado en la DANA del 29/10/24 desde el barranco del Pozolet, aunque el caudal de diseño no puede ser dicho caudal.

En efecte, la gravetat d'aquesta carència és fa més evidentment encara amb el fet que el document no aporta estudis sobre el comportament del conjunt de la 'conca' hidrològica més amplia en la que s'integra La Saleta, i per tant, quin paper se li reserva a les actuacions sobre aquest barranc entre les que, segons es notori per al cas del barranc del Poio-Torrent, suposadament, s'hauran de proveir en un pròxim futur. Però clar, ja hem dit quina és la finalitat tècnico-legal estricta (la paisatgística) d'aquest Estudi.

Respuesta Efectivamente, el objetivo del EIP es la integración paisajística del proyecto.

En canvi, d'una manera confusa, per no dir equívoca, els mitjans de comunicació, a partir de la presentació d'aquest Estudi als alcaldes dels municipis relacionats i l'anunci de la prompta exposició pública (que de fet s'ha produït) animant a la seua difusió per a recollir al·legacions u suggeriments d'administracions, associacions i particulars, han donat a entendre que, a conseqüència de la DANA, s'estava presentant "l'actualització" d'aquest projecte de derivació i canalització, amb un increment de capacitats de cabals d'un 20% (s'ha aplegat a dir que passaria de 80 a 100 m3/s en la part soterrada – en realitat 100 i 130, segons subtrams– i de 100 a 130 m3/s en la part en trinxera –en realitat 130, procedents del segon subtram de la part enterrada–), quan el document no presenta com a 'increments' les dades finalment fixades i per a res les justifica a resultes d'una hipotètica confrontació amb els cabals de la barrancada. Lamentablement aquesta interpretació induïda, pot fer pensar a la ciutadania (com ho han aplegat a verbalitzar algunes autoritats) que la execució d'aquest projecte evitarà noves catàstrofes produïdes pel desbordament de La Saleta com la recentment viscuda, és a dir, fent falsa asseveració de seguretat de cara al futur i, per això mateix, donant ales a la ucronia sobre si, d'haver-se executat, haurien evitat les pèrdues humanes i materials que han estat provocades per dita DANA.

Respuesta La actualización del proyecto no es solamente en cuanto a su capacidad. La actualización incluye las siguientes mejoras:

- Incremento del caudal trasegado total en un 30%.

- Se actualiza la estructura de derivación de caudales, habiéndose comprobado para el escenario de la DANA.
- Se modifica el trazado del tramo soterrado en el entorno del ferrocarril para que el encauzamiento pueda recoger en condiciones hidráulicas óptimas los caudales procedentes desde Aldaia (cauce urbano de La Saleta a través de la calle Valencia).
- Se mejora la sección transversal de la vía verde a una sección hidráulica controlada.
- Se mejora la entrega al río Turia. Esta conexión es fundamental, como se ha visto tras la DANA, pues actualmente la V-30 impide que el flujo desbordado del barranco de La Saleta se incorpore al río Turia.

No obstante, estas cuestiones se abordan y justifican en el proyecto constructivo. Cabe recordar que el documento puesto en consulta pública es un estudio de integración paisajística.

D'altra banda, l'EIP cita que es preveu assumir un cabal de 30 m³/s en el barranc existent en la zona urbana d'Aldaia. Com en la resta de documents, no s'indica en cap moment d'on ix eixa dada, ni es preveu cap actuació sobre el llit actual del barranc al seu pas pel nucli urbà, ni si, donades les característiques del llit, este serà capaç d'absorbir eixe cabal sense produir desbordaments en punts crítics. A més desconeix quin administració serà l'encarregada del seu condicionament, si escau, així com del posterior manteniment.

Respuesta La actuación en el tramo urbano de Aldaia no es objeto de este proyecto, está incluida en PATRICOVA y será desarrollada por la administración competente. No obstante, el proyecto tiene en cuenta que desde Aldaia podrá venir cierto caudal. El tramo urbano de La Saleta tiene una capacidad muy acotada, por lo que se han estimado 30 m³/s que es la capacidad actual. Como se ha comentado ya, estas actuaciones forman parte de una solución global en Pozolet-Saleta que incluye actuaciones aguas arriba para limitar los caudales que llegan a Aldaia.

Tampoc hi ha (es podrà dir que no li pertoca fer-ho a aquest tipus d'Estudi) cap referència a l'impacte hidrològic sobre el nou llit del Túria en cas de coincidència d'avingudes (com en bona mida ha succeït amb la DANA) i, per tant, quin seria el comportament del sistema conjunt, no sols en el punt d'abocament-desembocadura de La Saleta, sinó en les capacitats d'evacuació canalitzada del propi Túria sense desbordar-se. I això, obviant, per altra part, el sumatori que generaria el flux més cabalós provinent del barranc Poio-Torrent que també es pretén desviar cap al llit nou de Túria.

Respuesta La comprobación hidráulica respecto del nuevo cauce se incluye en el proyecto constructivo, no en el EIP.

En resum, el document, s'ha limitat a revestir de 'verd' amb plantació de vegetació la major part de les seues superfícies visibles per a suavitzar l'impacte paisatgístic i a reintegrar la capacitat agronòmica sobre la canalització soterrada, mentre que la desenvolupada a cel obert, també enverdida, es configura amb geometries suaus, deprimides respecte la cota de la superfície hortícola per a evitar efectes d'interposició visual, i, finalment, ha acabat per descartar la generació de vies d'ús motoritzat a ambdues bandes de la canalització, és a dir, renunciant al que suposaria establir una "via" verda, segons la literalitat del terme, del tot impròpia i contraproduent en aquest 'protegit' context hortícola. És a dir, l'EIP certifica una operació de 'maquillatge' verd amb la qual s'ha adobat el conjunt d'un projecte ja preconfigurat, per tal d'acreditar, als efectes legals, la 'integració paisatgística' mínimament exigible.

El document, per tant, s'orienta exclusivament a acomplir/superar un tràmit legal més dels que precisa satisfer el "Proyecto de Acondicionamiento del Barranco de la Saleta. Tramo Aldaia – Nuevo cauce del Turia", en ordre a la viabilitat de la seua posada en pràctica.

És precisament per aquesta limitació d'objectius, pel que demanem, repensar el projecte, i no deixar-se dur pels tempos ni les pressions polítiques i allunyar-se de solucions ràpides i fàcils. Creiem que cal realitzar un estudi seriós derivat del nou context climàtic, evidenciat per la DANA d'octubre passat. Repensar les solucions tècniques, obrint-se a l'ús d'altres més innovadores, però menys agressives amb el paisatge de l'horta basades en la natura, com ara la creació de zones d'inundació controlada, la reordenació urbana amb la utilització de sistemes de drenatge urbà sostenible, etc. I vincular el projecte a la integritat de les actuacions necessàries a implantar en el conjunt de la conca, de manera pressupostada i amb un calendari raonable, començant per les parts altes i no per les del final, el comportament hidràulic de les quals naix amb dèficits clamorosos (p.e. de capacitat) si no s'ha assegurat una minoració de cabals aigües amunt.

No podem creure que la Confederació Hidrogràfica del Xúquer haja obviat replantejar els projectes d'intervenció sobre els barrancs i rius del conjunt de la conca en funció de les dades que la recent DANA ha posat sobre la taula. La crua realitat que hem patit posa en crisi les previsions teòriques sobre les que s'havien configurat els antics projectes pendents d'execució. Hem de suposar (el contrari seria d'una dolosa irresponsabilitat) que el Projecte "Acondicionamiento del Barranco de la Saleta. Tramo Aldaia – Nuevo cauce del Turia", s'integra coherentment en un plantejament 'revisat' del conjunt de la conca, però la manca d'explicitació al respecte, la no publicació dels paràmetres de dita revisió, i la no vinculació explícita amb actuacions de conjunt, justifica el nostres dubtes i desconfiança. Després de tanta catàstrofe, resultaria inacceptable el procedir, diríem oportunista, de portar endavant actuacions sobre el Barranc de La Saleta per simple urgència política, a la fi d'apaivagar els temors i crítica d'una ciutadania ben escarmentada, abocada a aplaudir l'execució d'allò que se li presente com "la solució".

Sense eixes explicacions, demanar-nos com s'ha fet, que fem suggeriments, esdevé tota una frivolitat. Malgrat això, hem fet l'esforç d'analitzar l'EIP i, sospesant-lo, anar més enllà d'objectar els dèficits que presenta com a tal document i les mancances i contravencions que el projecte 'enverdit' implica en matèria d'integració paisatgística i de protecció del territori, a la fi de reflexionar sobre l'oportunitat del propi projecte, a falta d'una justificada integració en tot un seguit d'actuacions vinculades a implantar en el conjunt de la conca a la qual pertany aquest barranc.

Respuesta Consideramos que la integración paisajística de la actuación cumple con lo establecido en la normativa vigente. Teniendo en cuenta de que se trata de una actuación para la protección de las personas en una zona de alto riesgo de inundación, incluida en PATRICOVA y en el PGRI, siendo por lo tanto la solución hidráulica el objetivo principal del proyecto.

34 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

35 Alegante: -----

Similar alegación 31 (Per l'Horta)

36 Alegante: -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

37 Alegante: -----

Així, per començar en l'Estudi d'Integració Paisatgística del Projecte de Condicionament del Barranc de la Saleta. Tram Aldaia-Nou l'lit del Túria sotmés a consulta pública no s'inclouen les distintes alternatives considerades, ni tan sols l'alternativa zero o no d'actuació, i tampoc es justifica l'opció seleccionada, contravenint l'apartat b).

Des d'Acció Ecologista-Agró creiem que plantejar i avaluar diferents alternatives és imprescindible per poder escollir la millor opció de totes; és a dir, aquella que genere menor impacte visual, sobre el paisatge i els valors culturals associats. D'esta manera, contemplar l'alternativa zero permet fer comparacions dels efectes derivats de la resta d'alternatives.

Respuesta La solución adoptada procede de un estudio de soluciones para la reducción del riesgo de inundación en la cuenca, por lo que se ha realizado el EIP de la alternativa ya seleccionada en dicho estudio de soluciones.

En contraposició a apartat a) tampoc s'inclou en el document la descripció i definició de l'abast de l'actuació, ni dins de cadascuna de les seues fases, els seus antecedents i objectius. Tampoc es fa referència als estudis paisatgístics existents aprovats, ni es recull informació dels matixos, tot i el que indica l'apartat c).

Respuesta Tal y como se ha indicado anteriormente en la contestación de las alegaciones de L'Horta, el EIP sí ha tenido en cuenta el PAT de l'Horta, el cual se ha consultado para la redacción del estudio como se puede ver en la página 26 del documento donde se indica que la UP: Paisaje de huerta, "engloba las unidades de paisaje UP: 16. Huertas de Quart y Aldaia, UP: 17. Huertas de Xirivella, UP: 18. Horta de Bennàger, y UP 19: Horta de Faitanar definidas y caracterizadas en el Estudio de Paisaje del PAT de la Huerta y que han sido consultadas para la elaboración del presente estudio".

Asimismo, el documento destaca que el PAT de l'Horta ya incluía una vía verde a lo largo de la huerta como se muestra en la figura 16 del EIP.

No es realitza una qualificació dels impactes previstos (substancials, moderats, lleus i insignificants, segons siga la seua escala, efecte, incidència, duració, permanència i individualitat) en les conclusions d'integració paisatgística i compatibilitat visual, a pesar de que així ho estableix l'apartat c.3). Tampoc se fa una identificació i classificació dels impactes visuals en funció de la compatibilitat visual de les característiques de l'actuació, el bloqueig de vistes cap a recursos paisatgístics d'alt valor o molt al valor, com l'Horta o la Serra Calderona, i la millora de la qualitat visual del paisatge, d'acord amb l'apartat f). Així mateix, no es proporciona el programa d'implementació que definisca, per a cadascuna de les mesures d'integració paisatgística, els seus horitzons temporals, una valoració econòmica, detalls de realització, cronograma i parts responsables de posar-las en pràctica, tal com explicita l'apartat i).

Respuesta Asimismo, tal y como se ha indicado anteriormente en la contestación de las alegaciones de L'Horta, en los apartados 6 y 7 del EIP se valora y analiza la afección que tendrá la actuación sobre el paisaje de la Huerta. Es cierto que no se valora el grado de afección (escala, efecto...) pero si incluye un análisis argumentado de las afecciones, así como de la integración de la actuación.

En l'apartat 4.1 Caracterització del medi físic no s'inclou cap descripció dels paleollits, antics cursos d'aigua que poden reactivar-se en condicions extremes com la de la DANA del passat 29 d'octubre, ni

dels possibles riscos geomorfològics associats. Per a AE-Agró esta informació és important a tindre-la en consideració i hauria d'aparéixer en el Estudi d'Integració Paisatgística a l'hora d'avaluar la connectivitat hidrològica en el paisatge i perquè poden contindre sediments inestables que afecten a l'estabilitat de les infraestructures projectades sobre el terreny per al condicionament del Barranc de la Saleta.

Tampoc s'inclou una avaluació del risc de lliscaments, subsidència, col·lapse i vulnerabilitat a la contaminació d'aigües subterrànies. En este sentit, a l'hora de plantejar la realització d'una conducció subterrànea, obra que generarà importants alteracions del subsòl, creiem des d'AE-Agró imprescindible que s'avaluen i s'identifiquen estos riscos per garantir minimitzar impactes negatius sobre el paisatge.

Quant al risc d'inundació destacar en el llistats que se'n fa de les inundacions significatives en l'àmbit en que es troba el barranc de la Saleta no es fa menció a la que tingué lloc l'any 2022 ni a l'extraordinarietat de la recent DANA del passat 29 d'octubre. De fet, este últim i tragèdic esdeveniment, només s'esmenta una vegada al llarg del document sotmés a consulta pública. Tampoc es fa referència a altres riudes de magnitud pareguda a la d'octubre del 2024 que tingueren lloc en els darrers segles.

Respuesta En el proyecto se incluye este análisis.

La execució d'este projecte sense fer un anàlisi i relat de la DANA del 29 d'octubre de 2024, i de les conseqüències ambientals que ha tingut sobre l'àmbit d'actuació i les unitats de paisatges definides, proporciona una descripció del medi físic que no es correspon amb la realitat actual del terreny. A més, l'omissió d'esta barrancada en el disseny dels cabals, que per a la conducció subterrània és preveuen de 100-130m³/s quan segons l'arquitecta d'Aldaia, -----, els càlculs de la Confederació Hidrogràfica del Xúquer eleven a 360m³/s l'aigua que va transportar la Saleta al seu pas per este municipi de l'Horta Sud, pot tindre greus conseqüències sobre el paisatge. En este sentit, en cas d'altre esdeveniment extrem de dimensions i gravetat similars les conduccions podrien no suportar el torrent d'aigua, generant greus afeccions sobre l'horta protegida d'Aldaia, modificant-se el relleu d'este espai d'alt valor, i també sobre les àrees reforestades, és a dir, aquelles en què es planteja en l'Estudi d'Integració Paisatgística la plantació d'espècies autòctones (sent algunes d'estes actuacions les mesures d'integració paisatgística contemplades).

Des d'Acció Ecologista-Agró creiem que és una irresponsabilitat ignorar els cabals històrics, com el de la DANA del 29 d'octubre, en el disseny de projectes d'esta mena i que cal tindre'ls en compte per evitar alteracions profundes del paisatge i la pèrdua dels valors estètics i ecològics que alberga. Més encara, si parlem de la seguretat i sostenibilitat del projecte, en termes socials.

Respuesta El EIP no es un estudio hidrológico ni hidráulico. El proyecto constructivo incluye la justificación de la hidrología utilizada para el diseño, así como el comportamiento hidráulico de la solución adoptada. El proyecto incluirá el análisis del caudal trasegado en la DANA del 29/10/24 desde el barranco del Pozalet, aunque el caudal de diseño no puede ser dicho caudal.

En l'apartat 3.4. Via verde de la saleta al Turia no s'especifica els materials amb què es realitzarà la canalització, encara que als plànols de secció tipus sí. Com s'indica en els plànols de les pàgines 93 i 94, del PK4+100 a PK4+213 la secció tipus és CD-4, llit amb terra vegetal. Mentre que des del PK4+213 a PK7+055 la secció canvia i passa a ser tipus CD5 escullera engravada amb terra vegetal. No hi ha cap explicació o justificació per a l'elecció de diferents materials en el disseny d'ambdós trams de la via verda, ni tampoc avaluacions de l'impacte paisatgístic diferents, tot i que la secció tipus CD5 tindrà un aspecte molt més artificial i pot trencar el paisatge en cas que la revegetació no es faça correctament o no prospere com s'espera.

Respuesta En el apartado 8.3.5. *Vía verde de la Saleta al Turia. Tramo F*, se indican las medidas de integración paisajística propuestas en cada tramo de la actuación. Concretamente, en el párrafo de taludes nuevos de la nueva vía verde, se indica que algunos de los taludes serán de tierra y otros recebados con escollera, por lo tanto, sí se cita en el EIP. No obstante, en el proyecto constructivo se incluirán más detalles de los tratamientos propuestos para la integración de la conducción, así como la justificación de los distintos tratamientos.

A més, ni als plànols ni al text queda clara la connexió de la via verda amb el nou llit del Túria, ni tampoc es facilita la comprensió visual dels murs de protecció que s'instal·laran als margens de la canalització perquè es pugui fer una valoració de l'impacte visual que tindrien sobre el paisatge més immediat d'horta.

Respuesta Los detalles constructivos se incluirán en el proyecto constructivo.

En l'apartat 8.2 Plantacions s'aporta un llistat d'espècies òptimes per a la restauració qual es seleccionen algunes. Entre les seleccionades trobem tres espècies que creiem molt recomanables per a controlar l'erosió del sòl, per afavorir la infiltració i mantenir un paisatge divers. Parlem de trepadores com Clematis vitalba o Hedera helix que tenen arrels prou superficials, que tenen baix impacte en la infiltració de les aigües que, a més, necessiten de ports arboris per créixer. També del Tamarix canariensis que pot tornar dominant en l'ambient. Des d'Agró creiem que en el llistat del professor ----- apareixen espècies que poden ser més beneficioses com els oms, els salzes i àlbers.

Respuesta se revisarán las especies propuestas en el EIP, y se tendrán en cuenta las consideraciones indicadas.

D'altra banda, en l'apartat 8.3.1 Restauració i/o adequació ambiental barranc de la Saleta. Tram A s'indica que "els exemplars arboris que estiguen en el llit del barranc seran retirats ja que podrien suposar una obstrucció al règimen de corrents". Al respecte, cal recordar que la presència de vegetació als llits contribueix a reduir la velocitat de l'aigua, a l'infiltració i recàrrega d'aqüífers, i a retindre sediments. Eliminant els arbres existents, s'incrementarà tot el contrari al que s'explicita en el text es persegueix, augmentar el risc d'obstrucció a les canalitzacions, per eixe augment de l'erosió del sòl i arrossegament de sediments.

Respuesta en el lecho del cauce, la vegetación arbustiva como la herbácea se propone mantener, pero la vegetación arbórea se debe eliminar porque son especies alóctonas, no están adaptadas a las avenidas de agua, y pueden generar tapones que obstruyan el cauce, aumentando el calado y por tanto la inundación.

En l'apartat 8.3.3 Reposició de l'horta en l'entorn del cinturó verd de la ronda Alaquàs-Aldaia. Tram D s'afirma que les actuacions de reposició de l'horta fomentaran la recuperació d'aquelles parcel·les en procés d'abandonament que es veuran afectades per les obres de condicionament del barranc. Des d'AE-Agró creiem que la realitat serà ben diferent. Les afeccions a l'horta no faran més que agreujar la situació d'abandonament.

Respuesta: uno de los objetivos y medidas del EIP es reponer las parcelas de huerta e infraestructuras de riego que han sido afectadas por la ejecución de la conducción, es decir, se repondrá el suelo con un espesor y características equivalentes al existente, y se dejarán las parcelas preparadas para que pueda continuar siendo viables a nivel agrícola.

En l'apartat 8.3.5 Via verda de la Saleta al Túria. Tram F s'especifica que les restes vegetals (referint-se a l'eliminació de cultius existents) seran cremades i incorporats a l'horitzó fèrtil. Des d'Agró creiem que la gestió d'estes restes pot ser una altra, de menor impacte ambiental i paisatgístic -com per

exemple la trituració-, ja que el fum afecta la qualitat visual, les taques de les cremes poden trencar el paisatge de l'horta persistent en els terrenys un temps, el foc pot contribuir al desplaçament de la fauna auxiliar i erosionar el sòl, afectant a l'estabilitat del paisatge.

Respuesta se considerará dicha observación.

El disseny del projecte travessant quatre unitats de paisatge d'horta (16, 17, 18 i 19) i fragmentant el paisatge agrícola d'Aldaia i Xirivella, principalment, incompleix les directrius

a) Preservar les unitats territorials i de paisatge de l'Horta evitant la fragmentació i la compartimentació de l'espai agrari i b) Procurar l'agrupació de les infraestructures lineals en passadissos o corredors, per tal d'evitar la creació successiva de l'efecte barrera i la formació de bosses d'horta residuals de l'Article 60. Directrius generals per a la integració paisatgística del sistema d'infraestructures.

Tampoc es respecta la directriu 2n) Impedir el tall de séquies i camins, per tal de mantindre la continuïtat de la xarxa d'itineraris i camins quan en la pàgina 32 entre l'aplicació de mesures d'integració paisatgística s'inclou la reposició de séquies i camins.

Respuesta La actuación discurre a través de la huerta, pero se adapta, en la medida de lo posible, a la estructura parcelaria de la huerta. Hay que destacar que en aquellos casos donde la conducción va enterrada y discurre por campos de huerta, como es el caso de la zona paralela al cinturón verde de Aldaia-Xirivella, y parte de la huerta de Xirivella, el objetivo principal de la integración paisajística tras la actuación es la reposición de la huerta, es decir, se propone recuperar el suelo agrícola afectado por las obras, y que siga siendo un espacio agrícola productivo.

El proyecto afecta a caminos y acequias, pero tras la actuación se dará continuidad a los mismos, y garantizará la accesibilidad a las parcelas tras la actuación. En el proyecto constructivo se detallará la afección, así como la reposición de los caminos y acequias afectadas

38 Alegante: -----

El documento carece del contenido completo de información que establece el anexo II del Decreto Legislativo 1/2021 para los Estudios de Integración Paisajística. Los puntos que se echan en falta son los siguientes según la numeración indicada en dicho decreto:

- a) Análisis de las distintas alternativas seleccionadas consideradas (en caso de estudio de alternativas).*
- b) El programa de implementación que defina, para cada una de las medidas, sus horizontes temporales, una valoración económica, detalles de realización, cronograma y partes responsables de ponerlas en práctica.*
- c) Las medidas de integración paisajística y el coste del programa de implementación se incorporarán al plan o proyecto como parte del mismo.*

Si bien en la página 51 del documento del Estudio de Integración Paisajística, tras el punto 8, se cita "Cabe indicar que las medidas de integración paisajística propuestas, y el coste del programa de implementación se incorporarán al Proyecto Constructivo como parte del mismo.", a fin de realizar una adecuada valoración ambos puntos se solicita la documentación actualizada del proyecto constructivo mencionado, que, además, permita conocer con un grado de detalle más amplio las soluciones constructivas y los dimensionamientos hidráulicos asociados.

Respuesta: El proyecto constructivo no está todavía finalizado, se pondrá a consulta pública como indica la ley.

Adaptación al parcelario: La integración paisajística del tramo descubierto de vía verde podría mejorarse a través de la inclusión del total de las parcelas de huerta inicialmente afectadas por la expropiación inicial, incluyendo los fondos de parcela o las esquinas sueltas, lo cual pueda requerir de una inversión económica reducida sin embargo permitiría una mayor adaptación a la estructura reticular de la huerta actual. El ajuste completo al parcelario manteniendo la solución de drenaje central permitiría un mayor control hidráulico en periodos de retorno mayores y evitaría un mayor impacto visual.

Revestimientos se propone revestir toda la sección, tanto los laterales como el fondo, con escollera recebada con tierra vegetal, lo cual permite disminuir las necesidades de mantenimiento, reforzar los márgenes (especialmente en tramos curvos), prevenir los procesos de socavación y mejorar la capacidad hidráulica y el control del flujo.

Respuesta: La solución elegida, se ha decidido valorando los aspectos técnicos, económico, ambientales y sociales, contando con la conformidad del servicio de Paisaje de la Generalitat Valenciana. Se ha incluido la escollera necesaria desde el punto de vista hidráulico, en los tramos en los que se producen cambios de régimen hidráulico

Adicionalmente, se puede plantear la incorporación de dos motas laterales, de 3 m de ancho en coronación y 1,5 m de altura, que actúen como caminos de servicio para el acceso a las zonas agrícolas y como vías ciclopeatonales de uso lúdico y deportivo, integradas en el entorno natural de la huerta de Xirivella. Esta actuación requeriría una ampliación puntual de expropiaciones, aunque de escasa entidad económica y territorial.

Respuesta: Se ha evitado el proyecto de motas para permitir el drenaje completo de la zona de huerta, pues las motas (sobre todo si ésta estuviera en la margen izquierda) impiden la incorporación al encauzamiento de flujos desbordados.

Además, estas motas que parten del diseño de 2006- 2011, planteaba este eje, como parte de la movilidad de la zona, incluyendo vehículos motorizados en sus caminos de servicios. Ahora se modificado de la sección tipo respecto del proyecto de 2011, con el objetivo que el agua desagüe en las condiciones de mayor seguridad.

No obstante, la conectividad está asegurada ya que se permite el cruce a nivel de todos los caminos (salvo el camino de Faitanar, que por su envergadura requiere de un puente), por lo que se asegura la movilidad peatonal y ciclista.

Es una aportación interesante, y en una fase posterior, si se quiere integrar esta vía verde dentro de algún itinerario ciclopeatonal, se podrá estudiar entre las distintas administraciones implicadas, pero este es un aspecto que actualmente no se contempla en el proyecto y no es objeto del mismo.

A su vez, es importante mantener la correcta continuidad hidráulica en los cruces de caminos que se reponen a nivel como badén inundable, donde la sección transversal queda modificada localmente para dar paso al camino y cuyo detalle no se incluye en la documentación.

Respuesta: Conforme se dice en la alegación este punto es importante, y por ello el proyecto constructivo incluirá este detalle, justificando la conectividad de las infraestructuras hidráulicas de la huerta. Además, como se ha indicado en la alegación, se garantiza la conectividad de los caminos agrícolas.

Se plantea la incorporación sobre los terrenos más próximos a las zonas urbanas de soluciones blandas de laminación de las avenidas que permitan hacer frente a lluvias no ordinarias, como es el caso de sistemas de drenaje sostenible o balsas de inundación. Estas soluciones facilitan una disminución

considerable de los caudales punta en eventos tanto ordinarios como extraordinarios y en consecuencia permiten la minoración notable de los caudales trasegados que requieren ser conducidos a través de las nuevas infraestructuras hidráulicas. Los flujos actualmente desbordados son mayoritariamente generados en la cuenca media hasta su punto de desagüe en la conexión Saleta-Turía. En los terrenos urbanos los Ayuntamientos competentes deben complementar las soluciones indicadas con soluciones propias de sistemas de drenaje urbano sostenibles, si bien, reducir los caudales generados en las partes altas y medias no urbanas de las cuencas de recepción a través de este tipo de soluciones debe ser una prioridad y deben incorporarse al proyecto ejecutivo.

Respuesta: aportación interesante que queda fuera del ámbito del proyecto en cuestión. Este tipo de actuaciones son complementarias a las recogidas en el proyecto y deberán ser tenidas en cuenta por los Ayuntamientos en su planeamiento dentro de sus competencias.

Sería de gran interés que la restitución de los terrenos sobre las celdas de la conducción enterrada tras la rotonda se mantuviera la sección de tipo cauce abierto similar a la desarrollada aguas abajo.

Respuesta: la conducción soterrada se ha profundizado respecto de la solución inicial (2010) debido a la existencia de dos colectores principales de EPSAR. Por ello, se ha mantenido la sección cerrada hasta una cota que permite la incorporación a la huerta con una altura compatible con su integración paisajística.

Se solicita la incorporación al proyecto del cauce formado por el barranco de la Rambleta y el azagador de Silla.

Respuesta: El planteamiento de la vía verde abierta en la zona de huerta sin motas favorece la llegada de todos los flujos desbordados, también el procedente del mencionado cauce. Cualquier actuación complementaria, como es la propuesta, con los municipios se trabaja de forma consensuada entre las distintas administraciones, si bien actualmente está fuera del ámbito de actuación del proyecto.

Resultaría recomendable anticipar el inicio de la conducción de tres celdas a un punto situado aguas arriba de la rotonda actual, favoreciendo una transición más eficiente del sistema de drenaje.

Respuesta: La sección de tres celdas responde a la necesidad de reducir la altura de la sección para el paso del colector de EPSAR de Alaquàs, manteniendo la capacidad de los tramos aguas arriba y aguas abajo de éste. Se han realizado las comprobaciones hidráulicas oportunas, a partir del modelo elaborado por el CEDEX, y se justifica la solución técnica en el punto en cuestión

Con independencia de los estudios hidráulicos realizados y vistos los efectos catastróficos sufridos en la reciente experiencia de la DANA de 2024 se considera necesario establecer una reflexión en relación a la valoración del aumento de periodo de retorno considerado en el dimensionamiento de esta obra y actuación hidráulica, así como la incorporación de dicho evento a la serie histórica que analiza los caudales extremales relacionados con los periodos de retorno estudiados, lo cual pudiera incrementar los caudales de diseño de las obra hidráulica en su conjunto. Al margen de los estudios hidráulicos existentes, y atendiendo a los efectos severos observados durante el episodio de DANA en 2024, se estima necesario replantear los caudales adoptados para el dimensionamiento de la presente actuación hidráulica. La pasada DANA evidencia una posible subestimación de los caudales extremales asociados a los periodos de retorno de diseño, por lo que se recomienda su incorporación a la serie histórica utilizada en la evaluación de frecuencias e intensidades, con el fin de actualizar los valores de caudal punta relativos a diferentes periodos de retorno. Esta revisión podría conllevar un incremento en los caudales de diseño, afectando al dimensionamiento de los elementos hidráulicos principales, y

resultando determinante para garantizar la resiliencia y seguridad de la infraestructura frente a escenarios de cambio climático y eventos extremos cada vez más recurrentes.

Respuesta: Se comparte esta reflexión. No obstante, la obra proyectada forma parte de las soluciones integrales para la cuenca Pozalet – Saleta, por lo que el caudal de diseño responde a la estimación de caudales que podrán llegar a Aldaia desde la Saleta una vez construidas las actuaciones aguas arriba.

En cualquier caso, las soluciones que se adopten se diseñarán con las avenidas de diseño establecidas y de forma que se garantice que si se produce una avenida muy extraordinaria, como la que ha tenido lugar con la DANA, no se producirán graves daños. Para ello es necesario reducir muy significativamente los niveles y velocidades máximas que se han producido.

El dimensionamiento de la infraestructura hidráulica viene condicionado por otros aspectos: técnicos, sociales, ambientales, territoriales ...que impiden aumentar significativamente la dimensión de la infraestructura diseñada en el proyecto.

Esta actuación por si sola ya produce una minimización del riesgo de inundación, por ser más concretos para los caudales procedentes del eje Pozalet-Saleta de:

- T100 el problema prácticamente desaparece (inundaciones más frecuentes)
- T500 el problema de inundaciones se reduce significativamente
- Para un evento como el de la DANA del 29 octubre
 - Se gana tiempo ya que los primeros caudales son absorbidos por el futuro desvío
 - La superficie de inundación se reduce
 - Los calados disminuyen.

39 Alegante: ---- -----

Similar alegación 10 (apartados casi idénticos, con menor desarrollo).

40 Alegante: -----

Dependencia hidráulica Pozalet – Saleta, el proyecto es inviable sin la construcción previa de la balsa de laminación del Pozalet.

Respuesta: la balsa de laminación del Pozalet planteada u otra similar aguas arriba de la A-3 será contemplada en el conjunto de actuaciones que tratan de forma global la problemática de Pozalet – Saleta. No obstante, la buena práctica debe iniciar las actuaciones desde aguas abajo hacia aguas arriba.

Inviabilidad del diseño sin obra previa de regulación que garantice que el caudal de diseño de la conducción no es sobrepasado.

Respuesta: la actuación incluye una estructura de derivación con un aliviadero que entra en funcionamiento para 100 m³/s. En este caso, el exceso de caudal discurrirá por La Saleta como lo hace en la situación actual.

Riesgo de efecto rebote sobre Quart de Poblet, Manises y municipios aguas abajo de realizarse el proyecto actual de forma aislada sin una balsa de laminación efectiva aguas arriba. Se solicita que se vincule la aprobación y ejecución del proyecto a la planificación efectiva (con dotación presupuestaria) de las actuaciones en el barranco del Pozalet.

Respuesta: el proyecto comprobará en su anejo hidráulico que para eventos como el de la DANA no se producen afecciones a terceros.

41 Alegante: -----

El proyecto corresponde a la actuación 34 del PGRI, sin embargo respecto de la actuación 36 sigue sin desarrollarse ningún trámite de ejecución. Resulta incoherente e ineficaz ejecutar una sin planificar ni activar la otra porque ello fragmenta el sistema, resta funcionalidad y no garantiza una solución estable frente a inundaciones. La ejecución de la actuación 34 sin la 36 deja fuera a municipios directamente afectados por el sistema fluvial del barranco del Poyo y con derecho legítimo de participar en la planificación de las obras que puedan tener efectos directos en sus seguridad, drenaje y paisaje urbano.

Solicita que se condicione la ejecución de la actuación 34 a la planificación efectiva y dotación presupuestaria de la actuación 36, garantizando su ejecución conjunta con un sistema integral. Que se amplíe el ámbito del Estudio de Integración Paisajística para incorporar la continuidad ecológica y territorial del barranco del Poyo hasta el norte del Turia. Que se convoque a una mesa técnica y política de coordinación con los municipios afectados por estas actuaciones, especialmente aquellos que han sufrido daños por la DANA y siguen expuestos al riesgo de inundación. Que se reconozca el interés legítimo de todos los municipios afectados en participar en este expediente, aunque no estén formalmente dentro de la cuenca visual del proyecto actual.

Respuesta: las actuaciones 34 y 36 del PGRI son complementarias y ambas incluidas en la solución integral para la mejora del drenaje de la cuenca del barranco del Poyo. No obstante, se pueden ejecutar de forma independiente, asegurando (el proyecto lo incluirá en su anejo hidráulico) que no se produce afección a terceros.