

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**8652** *Resolución de 29 de abril de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado Duplicación de la N-332, tramo Xeresa-Favara, en la provincia de Valencia.*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado 3, Grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. Información del proyecto.—El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del mismo consiste en la realización de las actuaciones necesarias para la conversión del tramo considerado, en una carretera de calzadas separadas, aprovechando la calzada actualmente existente.

La carretera es la N-332 y la duplicación de la misma se hará entre sus pp. kk. 229,0 al 242,0, desarrollándose por los términos municipales de Xeresa, Xeraco y Tavernes de Valldigna.

Se han propuesto tres alternativas de trazado, de las que se ha elegido la denominada alternativa 2, que contempla la duplicación de la carretera N-332, adosándose a la carretera actual otra calzada de características semejantes y con una rasante paralela, y mejorando el trazado en planta y en alzado. Se adaptarían sus características geométricas a una velocidad de proyecto de 100 km/h como mínimo y en los tramos donde los condicionantes lo permitiesen, se diseñaría un trazado para una velocidad de proyecto de 120 km/h.

Esta alternativa, como el resto de las propuestas, se encuentra condicionada por las siguientes actuaciones:

Variante de Xeraco.

Variante de Tavernes de Valldigna.

Remoderación del acceso a la VV-1068 (actual CV-603) desde la N-332, Tavernes de Valldigna.

Variante de Cullera y Favara.

Se incorpora en esta declaración de impacto ambiental, por solicitud de la Dirección General de Carreteras, de día 5 de marzo de 2009, la variante de Xeraco, que se encuentra dentro de la zona del trazado, actualmente con el proyecto redactado y pendiente de aprobación, pero que no fue sometido al trámite de evaluación de impacto ambiental, al no exigirlo la normativa estatal, y tiene una longitud de 2,8 km con características de carretera convencional (calzada única) y dos enlaces al norte y sur de la población. El total de la actuación está recogida como franja de reserva viaria en las normas subsidiarias del planteamiento urbanístico de Xeraco, excepto una pequeña superficie del enlace norte, que ocupa suelo clasificado como no urbanizable común.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.—Geología. La zona donde se ha proyectado el trazado, pertenece al Terciario (Jurásico y Cretácico) y

Cuaternario (glacis, pie de monte, etc), enmarcado entre el límite sur de la Cordillera Ibérica y el límite norte del Prebético. Los materiales más comunes son las calizas, margas, dolomias y depósitos asociados a la albufera (limos, turbas, materiales detriticos).

Geomorfología. Se distinguen dos ámbitos geomorfológicos bien diferenciados, por un lado los relieves mesozoicos de morfología abrupta, y por otro lado la llanura litoral de relieves llanos.

Edafología. Los suelos de la zona, se caracterizan por presentar tres tipos de suelos muy diferenciados en base a su origen: suelos aluviales (origen fluvial), suelos de albufera y turbas (sedimentación vegetal), glacis (suelos de depósitos coluviales) y suelos sobre materiales del substrato (desarrollados a partir de calizas y dolomias), con ubicación y características basadas en la geología y geomorfología.

Hidrología. La red de drenaje superficial pertenece administrativamente a la Confederación Hidrográfica del Júcar. Las cuencas más importantes son: el río Vaca (también conocido como río Xeraco) y los barrancos de: Xeresa, de dels Emboscat, de les Font, dels Morts y el barranco del Infierno 8.º barranco de Massalari) en desarrollo oeste-este y se localizan en la margen izquierda de la traza, siendo en general de poca importancia.

La hidrología subterránea, pertenece al acuífero denominado sistema 50. Valle de Albaida, subdividido en tres.

Vegetación: la vegetación de la zona donde discurre la traza se agrupa de la siguiente forma: monocultivo del naranjo (*Citrus sp.*), bosques y maquias mediterráneas (encinas, pinos, coscoja, enebro, cornicabra, etc.), cañizares y juncales (junco, menta, pasto, carrizo, espadaña, etc) y vegetación de ribera (adelfares, granados, cañas, zarzas, etc).

Fauna. Es muy variada, estando asociada a los distintos tipos de vegetación anteriormente indicados. Hay una especie en peligro de extinción, según el Catalogo Valenciano de Especies de Fauna Amenazada, que es el samaruc (*Valencia hispánica*) ubicado en el marjal de la Safor.

Espacios Naturales. Red Natura 2000.

1. ZEPA: no hay catalogada ninguna Zepa en la zona del proyecto.
2. LIC lugares de interés comunitario:

a) LIC marjal de la Safor (ES 5233030) proximo pero no coincidente con el trazado, es un marjal litoral de agua dulce, contiene una población de *Valencia hispánica* y de gran importancia para las aves acuáticas.

b) LIC serres de Montdúver i la Marxuquera (ES 52233015), zona montañosa prelitoral, con presencia de especies animales de gran valor, especialmente quirópteros. Se encuentra fuera del trazado.

c) LIC dunes de la Safor (ES.5233038), restos de cordones dunares, se restringen al dominio público marítimo-terrestre, sostiene algunas especies exóticas. Ubicación fuera de la zona del proyecto.

d) LIC Serre de Corbere (ES 5233013), contiene restos de bosque de laurel de la Comunidad Valenciana, y se considera un refugio importante de murciélagos en esta Comunidad, y está situado fuera del trazado.

3. Zonas húmedas:

Humedal marjal de la Safor, recoge la descarga subterránea del acuífero carbonatado de Serra Grossa, alberga comunidades de flora de fauna de gran interés, y su uso es agrícola.

Humedal marjal y Estany de la ribera sur del Xunquer, marjal litoral para cultivo de arroz y cítricos, y protege las crecidas del Xuquer.

Ambos humedales, están incluidos en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, y no coincidentes con el trazado.

Patrimonio cultural. Los yacimientos arqueológicos localizados son El Rafol, *Penya del Migdia* y el de Alcudiola, todos ellos próximos a la traza pero no coincidentes con la misma.

Están catalogadas dentro de la zona, como vías pecuarias 4 veredas y 4 coladas de las cuales se verán afectadas una vereda y dos coladas.

Infraestructuras: en la zona del proyecto, se han proyectado diferentes actuaciones que pueden interferir con la duplicación de la carretera N-332 en el tramo, como son la mejora del drenaje de la marjal sur de la ribera baja del río Jucar, la futura duplicación de la línea ferroviaria de Silla a Cullera, y la suspensión de pasos a nivel en determinados puntos de esta línea.

Se está manteniendo los oportunos contactos con los distintos proyectos adyacentes como son, la duplicación de la calzada N-332. PK 224,0 al 225,5, tramo Xeresa-Gandia, que a su vez incluye varias actuaciones, además de la variante de Xeraco, entre los PP. KK. 230,010 y 232,660, que no tiene declaración y se va a incorporar y la variante de Cullera a Favara, actualmente en la fase de redacción del proyecto.

### 3. Resumen del proceso de evaluación.

#### 3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

- a) Entrada documentación inicial: 26 de octubre de 2005.
- b) Comienzo de consultas previas: 27 de diciembre de 2005.
- c) Traslado de contestaciones: 27 de marzo de 2006.
- d) Consultas previas: se han realizado un total de 23 consultas, habiéndose recibido nueve contestaciones correspondientes a organismos oficiales.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones recibidas son los siguientes:

Espacios protegidos. La Dirección General de Gestión del Medio Natural, Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Cullera informan de los Espacios Protegidos próximos a la traza y que pueden verse afectados por el proyecto.

Geología. Los terrenos por los que se desarrolla el corredor están catalogados como lugares de riesgo muy alto, alto y moderado en referencia a la erosión potencial, tal y como indica la Dirección General de Gestión del Medio Natural, Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana. Respecto a la gestión de residuos, se debe tener en cuenta que el exceso de tierras debe ser valorizado, según la definición recogida para este término en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de residuos, o aprovechados para el acondicionamiento, o relleno de huecos, o en otras obras en virtud de lo establecido en el Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana que regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de relleno, acondicionamiento o con fines de construcción. En el caso de no ser posible, este exceso de tierras debería ser eliminado en vertedero controlado de residuos inertes, en virtud del artículo 12.2 de la mencionada Ley de Residuos. Lo que indica la Dirección General de Calidad Ambiental, de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Hidrología e hidrogeología. El corredor planteado atraviesa zonas donde el riesgo de inundación está catalogado como riesgo 1,3 y 5 por el PATRICOVA, según indica la Dirección General de Gestión del Medio Natural, de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana. El Ayuntamiento de Xeresa indica que en la parcela 79 del polígono 7, del término municipal de Xeresa, existe un manantial delimitado y protegido por una obra de fábrica denominado Ullal el cual podría verse afectado por la obra.

Fauna. En la zona de estudio se encuentra el samaruc (Valencia hispánica) una especie prácticamente exclusiva de la Comunidad Valenciana. Esta especie ha sido clasificada por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza como en peligro e incluido en el anejo II (especies estrictamente protegidas) del Convenio de Berna. También se encuentra en el anejo II de la Directiva Hábitats de la Unión Europea. A nivel nacional está incluido en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas como en peligro de extinción. Con la misma categoría se encuentra incluido en el Decreto 32/2004, de 27 de febrero, del Consell de la Generalitat, por el que se crea y regula el Catálogo Valenciano de Fauna Amenazada. Además los marjales de la Safor están clasificados como área de recuperación según el Plan de Recuperación del Samaruc en la Comunidad Valenciana, aprobada por

el Decreto 265/2004, de 3 de diciembre, del Consell de la Generalitat. Aspecto reseñado por la Dirección General de Gestión del Medio Natural, de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Patrimonio cultural. Debido a la existencia de restos arqueológicos y etnológicos en las proximidades del corredor propuesto se recomienda la realización de una prospección con el fin de poder evaluar y analizar todos los restos que se encuentran a lo largo de la traza y áreas auxiliares. En todo, momento se seguirá lo establecido en la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano, tal y como expresa la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana y la Dirección General de Gestión del Medio Natural, de la de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Infraestructuras. El corredor propuesto incide en las actuaciones previstas por la Confederación Hidrográfica del Júcar en el proyecto correspondiente a la mejora del drenaje de la marjal sur de la ribera baja del río Júcar.

Además, este corredor puede interferir con la futura duplicación de la línea ferroviaria Silla a Cullera y Gandia, así como a las supresiones de pasos de nivel proyectados que se especifican a continuación:

Línea	PK	Municipio	Provincia
Silla a Cullera y Gandia .....	40/660	Xeraco	Valencia
Silla a Cullera y Gandia .....	44/600	Xeresa	Valencia

Aspectos expresados por la Confederación Hidrográfica del Júcar y la Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana.

La Dirección General de Obras Públicas, de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana estima que deberá preverse un nuevo enlace de la CV-50 prevista en la nueva variante de Tavernes de Valldigna. El Ayuntamiento de Tavernes de Valldigna solicita que el nuevo enlace se disponga dentro del corredor lo más al Este posible, así como la ejecución del nuevo enlace la playa de Tavernes, en el punto kilométrico 239.

En el traslado de las consultas, además de las contestaciones recibidas, se destacan los siguientes contenidos: protección del medio referente a la hidrología, vegetación y espacios protegidos de la zona; estudio y definición de las zonas de préstamo y vertedero y la representación cartográfica de los principales elementos del proyecto y factores ambientales que puedan verse afectados por el desarrollo del mismo.

Relación de consultados y de contestaciones se recogen en la tabla adjunta señalándose con una «X» aquellos que emitieron informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	-
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana	X
Dirección General de Calidad Ambiental, Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Gestión del Medio Natural, Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	-
Dirección General de Obras Públicas, Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana	X
Diputación Provincial de Valencia	-
Ayuntamiento de Xeresa	X
Ayuntamiento de Favara	-
Ayuntamiento de Cullera	X
Ayuntamiento de Gandia	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Tavernes de Valldigna	X
Ayuntamiento de Xeraco	-
Instituto Geológico y Minero de España	-
Cátedra de Geología Aplicada a las Obras Públicas, Escuela Técnica y Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de Valencia	-
Departamento de Biología Animal, Universidad de Valencia	-
Departamento de Geografía, Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Valencia	-
ADENA	-
Ecologistas en Acción	-
Greenpeace	-
SEO/BirdLife	-
Acció Ecologista Agro. La Casa Verde	-

3.2 Fase de Información pública. Resultado. La Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, sometió a trámite de información pública el proyecto de trazado de la duplicación de la calzada y control de accesos de la carretera N-332 de Almería a Valencia. Tramo: Xeresa-Favara, mediante su publicación en el BOE n.º 19, de 22 de enero de 2008. Una vez concluido este periodo, el expediente de información pública del citado proyecto tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha de 24 de julio de 2008.

Durante el proceso de información pública se han presentado 16 alegaciones de las que nueve(9) corresponden a organismos oficiales y siete (7) a particulares. del Ministerio de Defensa, de la Consejería de Medio Ambiente, Agua y Urbanismo de la Generalitat Valenciana, Diputación Provincial de Valencia, el Ayuntamiento de Tavernes de Valldigna (3), el Ayuntamiento de Xeresa, el Ayuntamiento de Xeraco(2), más otras siete alegaciones correspondientes a particulares.

A continuación se destacan los aspectos ambientales de las alegaciones recibidas, así como la respuesta del promotor a las mismas:

Hidrología. La Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana especifica que el trazado se encuentra afectado en algunas zonas por el riesgo de inundación de tipo 1,3 y 5 según el PATRICOVA. Esta Consejería indica que se deberá tener en cuenta este riesgo en el diseño del drenaje de los pp.kk 0+100, 0+450, 6+150, 8+100, 9+700 y 10+200.

El promotor expresa que lo indicado ya se ha tenido en cuenta en el estudio hidrológico e hidráulico. El drenaje se diseñará en el proyecto de construcción, teniendo en cuenta los resultados del modelo bidimensional empleado en el cálculo.

El Ayuntamiento de Xeresa solicita estudiar alternativas de drenaje del canal de desagüe que desemboca en una acequia existente con problemas funcionales en épocas de lluvia.

A este respecto, el promotor expresa que el canal se ubica en la zona de desagüe natural del barranco, y ha sido calculado conforme a la normativa vigente de drenaje, sustituyendo la obra existente, que resulta insuficiente, por otras adecuadas, del caudal a desaguar.

El Ayuntamiento de Tavernes de Valldigna propone sustituir los tres viaductos previstos entre el Barranco del Badell (p.k. 6+470) y el enlace de Tavernes-2 (p.k. 8+400) por un solo viaducto en todo el tramo. Además, solicita trasladar el viaducto del barranco de Badell 10 m hacia Xeraco, para que permanezca un camino existente que se vería afectado. Este Ayuntamiento pretende que se traslade este viaducto hacia el Norte, para hacerlo coincidir con el barranco de Massalari, desplazar el enlace hacia el Sur unos 700 m y eliminar las vías de servicio proyectadas utilizando los caminos existentes en lo posible.

El promotor indica que los viaductos se diseñan para un periodo de retorno de 500 años, por lo que no se considera necesario modificar su tamaño. En el proyecto de construcción se modificará la estructura del viaducto del barranco de Badell para tener en cuenta el camino actual. El promotor añade que la ubicación de los viaductos en la zona del barranco Massalari se decide tras el estudio del modelo bidimensional atendiendo a los

caudales presentes en cada uno de los puntos de paso. El enlace se sitúa en una zona menos inundable que la propuesta.

El Ayuntamiento de Xeresa solicita modificar el paso inferior que da acceso a la población, subiendo la cota del paso elevado para obtener el gálibo adecuado y evitar inundaciones.

El promotor indica que se mejorará el desagüe del paso inferior, manteniendo el gálibo actual y dando el acceso a Xeresa a través de la glorieta del p.k. 0+840.

Infraestructuras. El Ayuntamiento de Tavernes de Valldigna indica que en el estudio de impacto ambiental no se tiene en cuenta el Proyecto de mejora y drenaje de la marjal sur de la ribera del río Júcar y que se debe obtener el visto bueno de la Confederación para todas las obras de drenaje proyectadas.

El promotor indica que el proyecto de trazado fue remitido a la Confederación Hidrográfica del Júcar y que el proyecto de construcción será remitido igualmente a este organismo.

La Diputación Provincial de Valencia y el Ayuntamiento de Tavernes alegan falta de coordinación con el Proyecto de construcción: remodelación del acceso vv-1068 desde la N-332, Tavernes de Valldigna (AC-330).

El promotor indica que el proyecto de construcción adaptará el trazado a la obra de la Diputación de Valencia.

Préstamos y vertederos. El Ayuntamiento de Xeraco alega que los terrenos destinados a préstamos y vertederos son, según el planeamiento urbanístico, suelo no urbanizable protegido forestal y suelo agrícola conteniendo valores paisajísticos significativos.

El promotor responde que la ubicación de las zonas de extracción de material para préstamos, tanto de suelos como de roca, se ha realizado teniendo presente el planeamiento vigente en Xeraco, que en su día fue proporcionado por el Ayuntamiento de este municipio. La cantera abandonada que se ha propuesto como préstamo de roca tiene una figura de protección municipal paisajístico forestal donde, según el artículo 17, sección 39 de la Ley 10/2004, de 9 de diciembre, de suelo no urbanizable, se podrán realizar las obras e instalaciones necesarias para la gestión de los bienes de dominio público o de los servicios públicos o actividades de utilidad pública o interés general. Por lo tanto el promotor mantiene la propuesta de uso de la cantera, pero elimina la propuesta de los préstamos de suelos, dado el valor económico-social de los mismos para la población de Xeraco.

#### 4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para la selección de alternativas. Del análisis global y ambiental de las alternativas el promotor concluye lo siguiente:

Alternativa 0. Esta alternativa supone un incremento de recorrido de los usuarios a su paso por el tramo objeto de proyecto. Desde el punto de vista de la seguridad vial este tipo de carretera es más insegura debido al peligro por colisión frontal en los adelantamientos.

Alternativa 1. Este proyecto implica la duplicación de la calzada lo que supone un incremento en la seguridad vial, y una disminución del recorrido de los usuarios de la vía. Esta alternativa presenta varios inconvenientes, como el radio reducido de las curvas, lo que la convierte en peligrosa para los conductores que circulan a una velocidad mayor a los 80 km/h, que es a la que está proyectada la vía. El paso de esta alternativa por el valle del Río Vaca supone una barrera para el desagüe natural del río, que se ve sobrepasada en periodos de retorno altos.

Alternativa 2. Con esta alternativa se mejora la planta y el alzado de la vía, de modo que se proyecta para una velocidad de 100 km/h, llegándose a la velocidad de 120 km/h en algunos tramos. Esta alternativa incluye la modificación del enlace de Tavernes de Valldigna, que obliga a desviar el trazado de la N-332, obteniendo un enlace de tipo diamante. También se creará un enlace tipo diamante en el entorno del barranco de Massalari, igualmente de tipología diamante. Esta alternativa mejora las condiciones de drenaje actual eliminando los tramos que suponen una barrera para caudales de periodos de retorno bajos, y se ve superada para periodos de retorno altos. Esta alternativa afecta a terrenos próximos a la traza actual, compuestos principalmente por campos de cítricos.

Finalmente se considera la alternativa 2 como la más apropiada ya que, con un trazado muy similar a las otras dos alternativas, supone una mejora en la interferencia con la red hidrológica de la zona y en la funcionalidad de la vía.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Los principales efectos ambientales del proyecto como consecuencia de las actuaciones destinadas a la construcción de la carretera se resumen a continuación:

Espacios protegidos. El proyecto se desarrolla en las proximidades de los siguientes espacios protegidos:

LIC marjal de la Safor ES5233030.

LIC Serres del Montdúver i Marxuquera ES5233015.

LIC Serra de Corbera ES5233013.

Humedal marjal de la Safor incluido en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana.

Humedal marjal y estany de la ribera sur del Xunquer incluido en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana.

El promotor expresa que en el proyecto se ha considerado como condicionante de trazado los espacios naturales protegidos, entre los que destacan las zonas propuestas como lugares de importancia comunitaria, y el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, de modo que estos espacios no se viesen interceptados por la traza final.

Geología. Los terrenos por los que discurre la alternativa escogida están sometidos a un moderado riesgo de erosión propiciado por el clima árido, la pendiente y el cambio morfológico, que hay que tener en consideración. El material sobrante de las excavaciones ha de ser compensado en virtud del Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana que regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de relleno, acondicionamiento o con fines de construcción.

El promotor indica que ha estudiado la valoración y aprovechamiento de los materiales excavados, pero dada la limitada calidad de la explanada, expresa que en gran parte de la traza es precisa la extensión de una capa de suelo seleccionado y otra de suelo estabilizado con cemento, para alcanzar una explanada de máxima categoría. Esto hace necesario adquirir un volumen de suelo de préstamos de más de 500.000 m<sup>3</sup>. Los materiales que no sean valorizables o aprovechables serán gestionados de acuerdo a la legislación vigente y depositados en vertederos de inertes legalizados.

Hidrología e hidrogeología. La alternativa elegida atraviesa zonas donde el riesgo de inundación está catalogado como Riesgo 1, 3 y 5 por el PATRICOVA.

Próximo al trazado, en la parcela 79 el polígono 7 del término municipal de Xeresa existe un manantial delimitado y protegido por una obra de fábrica denominado Ullal el cual podría verse afectado por la obra.

Respecto al riesgo de inundación, el promotor indica que el diseño de los desagües atravesados por la traza de la alternativa escogida tiene en cuenta los criterios marcados tanto por el PATRICOVA como por la Confederación Hidrográfica del Júcar. Además el promotor indica que ha mantenido contacto con ACUAMED con objeto de coordinar actuaciones que pueden interferir con la hidrología de la zona.

Fauna. En las proximidades del trazado definitivo se encuentra el marjal de la Safor que es área de recuperación según el Plan de Recuperación del Samaruc en la Comunidad Valenciana.

Para la protección de esta especie en la fase de obra el promotor propone el mantenimiento de la continuidad de los cauces mediante desvíos provisionales que permitan el tránsito de la fauna ribereña y acuática.

Patrimonio cultural. Próximo al trazado de la carretera se encuentran diferentes yacimientos, siendo los más próximos los de El Rafol, Penya del Migdia y el de Alcudiola.

El promotor expresa que, en cumplimiento a los requerimientos legales derivados de la Ley 4/1998, antes del inicio de las obras se realizará la prospección arqueológica de toda el área de actuación, previa autorización de la Dirección General de Patrimonio

Cultural Valenciano. En la fase de obra se realizará un seguimiento arqueológico, especialmente en las operaciones de desbroce y movimiento de tierras. En el caso de que en el transcurso de las obras apareciesen indicios sobre restos de interés arqueológico, se deberá paralizar la obra en ese punto y comunicar inmediatamente el hallazgo a la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consellería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana.

Infraestructuras. El trazado propuesto puede incidir en las actuaciones previstas por la Confederación Hidrográfica del Júcar en el proyecto correspondiente a la mejora del drenaje de la marjal sur de la ribera baja del río Júcar.

Además esta alternativa puede interferir con la futura duplicación de la línea ferroviaria Silla a Cullera y Gandia, así como a las supresiones de pasos de nivel proyectados que se especifican a continuación:

Línea	PK	Municipio	Provincia
Silla a Cullera y Gandia .....	40/660	Xeraco.	Valencia.
Silla a Cullera y Gandia .....	44/600	Xeresa.	Valencia.

Además, en la contestación a consultas previas se solicita que el nuevo enlace en Tavernes de Valldigna se disponga dentro del corredor lo más al Este posible, así como la ejecución del nuevo enlace a la playa de Tavernes, en el punto kilométrico 239.

El promotor indica que asumirá las premisas que se establezcan en el proyecto Mejora del drenaje de la marjal sur de la ribera baja del río Júcar por la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Respecto a las futuras actuaciones previstas en la red ferroviaria, el promotor indica que se encuentra en contacto con la Dirección General de Ferrocarriles con el objeto de compatibilizar todas las actuaciones previstas por parte de este organismo.

En lo relacionado a la ubicación del nuevo enlace de Tavernes de Valldigna el promotor indica que el trazado del tronco de la N-332 está condicionado por los diferentes espacios naturales existentes en su entorno. El corredor se ha desplazado unos metros más allá hacia el Sureste del actual enlace de Tavernes de la Valldigna alejándolo del Ullal Gran i de les Penyetes, mejorando a su vez los movimientos actuales dentro de él. El promotor tiene previsto ejecutar un nuevo enlace para la playa de Tavernes en el entorno del P.K. 239,85 de la actual N-332.

El cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras propuestas, es el siguiente:

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Espacios protegidos	El promotor expresa que ha tenido en cuenta los límites de estos espacios en la elección del trazado final, de modo que no intercepte con los mismos
Geología	El promotor indica que los materiales que no sean aprovechables serán gestionados de acuerdo a la legislación vigente y depositados en vertederos de inertes legalizados. Además estima que será necesario adquirir un volumen de suelo de préstamos de más de 500.000 m. <sup>3</sup>
Hidrología e hidrogeología	El promotor especifica que los desagües proyectados siguen las indicaciones del PATRICOVA y la Confederación Hidrográfica del Júcar
Fauna	Se propone como medida de protección en la fase de obras el mantenimiento de la continuidad de los cauces de modo que se permita el desplazamiento de fauna ribereña y acuática.
Patrimonio cultural	El promotor indica que estará a lo dispuesto en la Ley 4/1998.



Impactos ambientales	Medidas correctoras
Infraestructuras	El promotor indica que se colaborará tanto con la Confederación Hidrográfica del Júcar, como con la Dirección General de Ferrocarriles, del Ministerio de Fomento, de modo que el proyecto no interfiera con actuaciones proyectadas por estos organismos.

5. Condiciones al proyecto.—El Órgano Ambiental ha solicitado durante el periodo de elaboración de la presente declaración, información complementaria, a los siguientes organismos de la Generalitat Valenciana, sobre los siguientes asuntos:

En relación con el patrimonio cultural a la Dirección General del Patrimonio Cultural Valenciano, sobre posibles afecciones a yacimientos arqueológicos o paleontológicos conocidos y patrimonio arquitectónico y etnológico.

Este organismo solicita que deberá llevarse a cabo, una prospección arqueológica que permita definir la afección de las obras previstas, sobre el patrimonio arqueológico para estudiar la compatibilidad del proyecto, y que deberá someterse a la correspondiente autorización de conformidad con la Ley del Patrimonio Cultural Valenciano. Deben asimismo tenerse en cuenta los Bienes de Interés Cultural y de Relevancia Local que tengan la condición de monumentos, en base a la Ley 4/98 de Patrimonio Cultural Valenciano, ya indicada.

A la Dirección General del Medio Natural de la Generalitat Valenciana, informa lo siguiente:

En relación con los espacios naturales y humedales y del área del estudio, se informa favorablemente al proyecto, al considerar que no es probable que se produzca una afección significativa sobre los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, así como a las Zonas húmedas catalogadas, presentes en el ámbito del proyecto, y matiza sobre la fragmentación de hábitat y la integración paisajística.

Respecto al paisaje considera que el impacto ambiental generado por la actuación es compatible con el entorno en que se ubica, e igualmente hace algunas proposiciones, en relación con el mismo.

Esta Dirección, ha solicitado al Servicio de Biodiversidad, informes respecto al proyecto y dicho organismo ha respondido: el proyecto se apoya casi al 100% en la carretera existente, por lo que el impacto se reducirá. La realización de varios viaductos, mejorará notablemente el dimensionamiento de los drenajes, y actuarán como suficientes pasos de fauna, dificultada por la existencia de la autovía. Aconseja la utilización de las canteras actualmente en uso.

Ambos informes, que se han de tener en cuenta en la elaboración del proyecto, ya se encuentran mayoritariamente incluidos en las propuestas del promotor.

Este órgano ambiental, considera a la alternativa 2, como la más adecuada debido a la mejora de las características geométrica en planta que conlleva el desarrollo de dos pequeñas variantes en el entorno del Enlace de Tavernes de Vallidigna, en donde se presentan curvas con radios inferiores, para una autovía de características AV-100. El trazado de estas pequeñas variantes obliga a abandonar la traza de la actual carretera N-332, permitiendo remodelar el enlace indicado, mediante un enlace del tipo diamante. Igualmente se señala la mejora de la rasante actual, permitiendo una velocidad específica mayor.

Se mejoran las condiciones del drenaje actual, eliminando los puntos de la carretera que puede hacer de barrera para caudales en periodo de retorno bajo. La afección ambiental, no afecta a espacios y elementos de interés, por lo que se consideran poco significativas, considerando su impacto ambiental asociado como moderado, siempre y cuando se apliquen las medidas correctoras y preventivas indicadas en el documento presentado por el órgano ambiental.

Se tomarán las medidas preventivas y correctoras indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, en especial las relacionadas con: prevención de impacto por las obras (restricciones a la ubicación de instalaciones auxiliares, utilización de los viales existentes, control y seguimiento de los movimiento de tierra, jalonamiento de las áreas de obras); prospección y control

arqueológico (prospección arqueológica intensiva y protección en caso de nuevos hallazgos); protección del sistema hidráulico (río Vaca o Xeraco y barrancos); y protección acústica, mediante pantallas antirruído.

Los valores de los espacios atravesados han sido considerados en el Estudio de Impacto Ambiental, reconociendo y valorando los impactos causados, que en ningún caso se ha estimado irreversibles y que se minimizarán por la aplicación de las medidas correctoras mencionadas anteriormente.

En relación con la contaminación acústica, se seguirán las especificaciones indicadas en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero. En las zonas indicadas en el estudio de impacto acústico, donde se sobrepasan los niveles sonoros permitidos, se colocarán pantallas antirruído, cuyas características se indicarán en el proyecto de construcción. En este sentido, antes de la elaboración del proyecto de construcción, se actualizará el inventario de viviendas y edificaciones con el fin de conocer la afección real del proyecto y así minimizar los efectos negativos.

La vegetación ha de conservarse especialmente en las zonas de ribera de río y barrancos al ser las de mayor valor ecológico, por lo que los viaductos sobre las mismas se diseñarán de forma que los pilares queden fuera de los cauces, procurando una mínima afección sobre la vegetación riparia.

Se tendrá en cuenta las áreas de explotación de áridos y su correspondiente tratamiento.

No se colocarán las áreas de acopio, maquinaria y vertedero, en las ocupadas por superficies arboladas, o sus proximidades y en las márgenes del río o barranco.

Para evitar los impactos ambientales sobre la fauna durante la fase de construcción, se planificarán los periodos de actuación para no coincidir con las épocas de reproducción y se construirán los pasos de fauna y cerramientos, que facilitan la movilidad de la misma así como las oportunas medidas relacionadas con dispositivos de protección.

En coordinación con la Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana, antes del comienzo de las obras se realizará una prospección arqueológica del total de la zona afectada. Del resultado de la misma, la citada Consejería establecerá, como autoridad competente, los criterios y protocolos de actuación.

Se hará una restauración paisajística de las áreas afectadas por las obras de ejecución del proyecto (auxiliares, de acopio, vertederos, etc.), para lograr la integración en el medio.

Se asegurará la continuidad de la red viaria afectada, ya que todas las infraestructuras y servicios serán repuestos, y en ningún caso se producirá su interrupción a consecuencia de la ejecución de las obras.

Se tomarán las medidas oportunas, indicadas en la legislación vigente, con el fin de prevenir los incendios forestales.

Condición NFU.—En la ejecución del proyecto se deberá fomentar el uso de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la disposición adicional segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental a lo largo de tres fases, que son: previa a las obras, durante la construcción y en la de explotación, así como un proyecto de restauración ambiental e integración paisajística para el seguimiento y control de los

impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa tendrá una duración mínima de un año en la fase de explotación y seguimiento y el de la fauna se realizará durante dos años.

La Dirección General de Carreteras dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

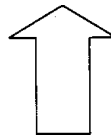
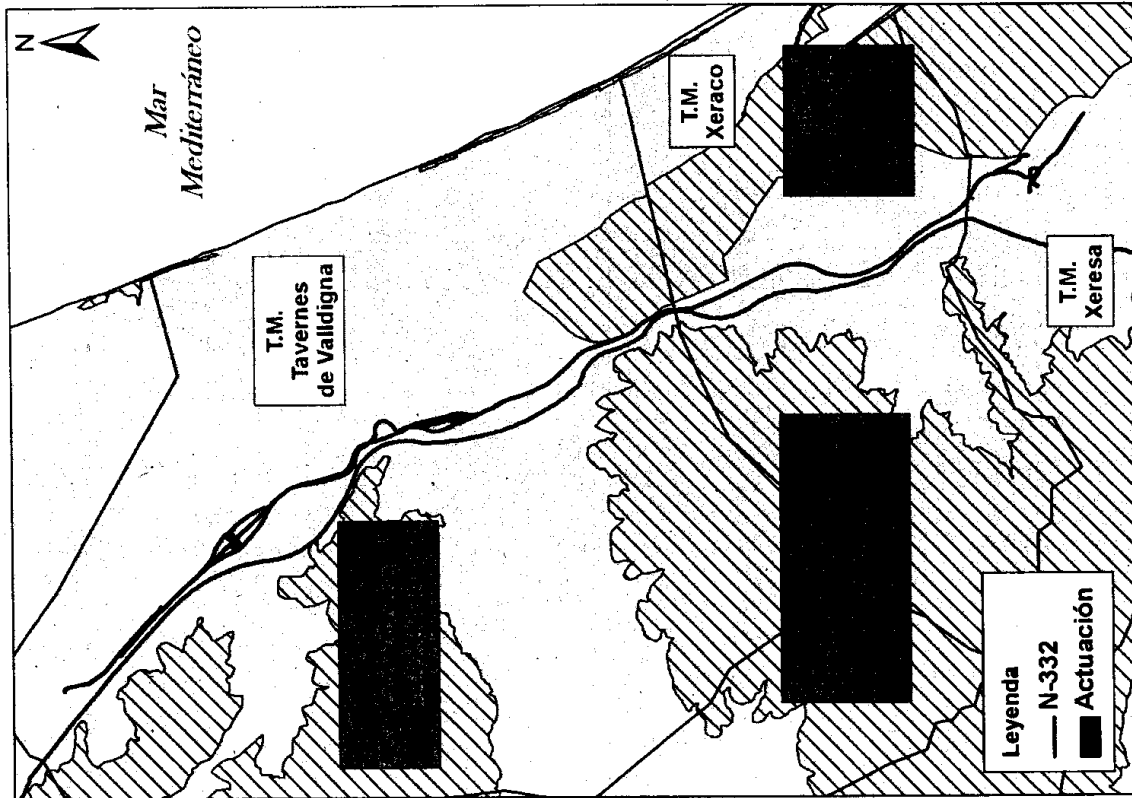
La documentación correspondiente a la vigilancia ambiental se enviará al órgano sustantivo que a su vez informará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la declaración de impacto ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto de trazado: Duplicación de la N-332, tramo Xeresa-Favara, en la provincia de Valencia concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 2 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 29 de abril de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



**DUPLICACIÓN DE LA N-332.  
TRAMO XERESA-FAVARA  
(VALENCIA)**

