

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**13407** *Resolución de 5 de octubre de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Duplicación de la variante de Gandia, N-332, puntos kilométricos 220,800 al 226,000.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del Grupo 6 del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1), procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden AAA/838/2012, de 20 de abril, sobre delegación de competencias del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formular, por delegación del Ministro, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

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

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

Las actuaciones en la N-332, como son la duplicación de la variante de Gandia, la variante de La Safor y la Duplicación de Gandia-Xeresa, unidas a otras actuaciones comprendidas en la misma vía entre Xeresa y Sollana, tienen como finalidad dotar al área meridional de la provincia de Valencia de una autovía (denominada Autovía A-38) que recorra el litoral con orientación norte-sur, y constituya una alternativa de itinerario a la actual autopista de peaje AP-7.

El proyecto consiste en la construcción de una nueva calzada de dos carriles en la actual N-332, entre los pp.kk. 220+800 y 226+000 (aproximadamente).

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

Alternativas.—Se planteó un único corredor y cinco alternativas; finalmente se seleccionaron dos alternativas: Alternativa 3 y Alternativa 5, con velocidades de proyecto de 80 y 100 km/h, respectivamente.

Las alternativas 3 y 5 discurren por el mismo corredor, tienen el origen en el p.k. 220,800 (Rotonda de Bellreguard) y finalizan en el p.k. 226,350 (zona Castillo de Bairén).

Ambas alternativas son similares, pero en la alternativa 5, debido a que la velocidad de proyecto es mayor, se producen variaciones de la geometría en planta y por tanto algunas modificaciones en estructuras existentes.

Las alternativas consideradas en estudio de impacto ambiental, recibido el 19 de abril de 2010, son las siguientes:

Alternativa 3: La velocidad de proyecto es de 80 km/h y la longitud del tronco principal es de 7.622,611 metros. Consta de tres enlaces: Enlace 1, Enlace 2 y Enlace 3. Se van a ejecutar quince estructuras (seis pasos superiores y ocho pasos inferiores y un viaducto en la conexión con el Grao de Gandia perteneciente al Enlace 3) y dos túneles: el Túnel 1

con 150 metros (boquilla sur en el p.k. 1+900) y el Túnel 2 de 130 metros (y comienzo en el p.k. 3+645). A la altura de la Ermita de Sant Antoni, se van a ejecutar dos falsos túneles de 80 metros. Se van a demoler dos pasos superiores existentes.

Al convertirse en autovía presenta limitación total de accesos; se contempla también la reposición de los caminos de servicio existentes y de la vía pecuaria afectada: Colada del Camino de la Perdición.

Alternativa 5: La velocidad de proyecto es de 100 km/h y el tronco principal tiene una longitud total de 7.592,448 metros. Al igual que la alternativa 3 tiene tres enlaces: Enlace 1, Enlace 2 y Enlace 3.

Para la duplicación de la calzada del tronco principal se van a ejecutar diecisiete estructuras (ocho pasos superiores, ocho pasos inferiores y un viaducto en la conexión con el Grao de Gandia perteneciente al Enlace 3) y dos túneles: el Túnel 1 con 150 metros (p.k.1+900) y el Túnel 2 de 130 metros (en el p.k. 3+455), paralelos a los existentes en la actualidad. A la altura de la ermita de Sant Antoni se van a ejecutar dos falsos túneles de 80 metros a los pies de la ermita. Se van a demoler dos pasos superiores.

Al convertirse en autovía presenta limitación total de accesos; se contempla también la reposición de los caminos de servicio existentes y de la vía pecuaria afectada: Colada del Camino de la Perdición.

Tras su análisis y comparación se proponía la Alternativa 5. Posteriormente se solicitaron cambios en el proyecto, para disminuir la altura de los desmontes, e información complementaria y se seleccionó la Alternativa 5D, con reducción de radios y de anchura de la sección transversal y un nuevo diseño para el Enlace 3.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La actuación se sitúa en una zona muy antropizada y duplica la actual Variante de Gandia. La orografía existente en la zona presenta un relieve variado, formado por una parte llana, por donde transcurre la mayor parte del trazado y otra más abrupta constituida por las estribaciones cretácicas como son la Sierra Falconera, las montañas de la Banyosa y Santa Anna y los cerros de El Pla Gran. El paso por esta parte más abrupta requerirá la construcción de los dos túneles adyacentes a los existentes.

En líneas generales, no son previsibles problemas geotécnicos graves, ya que este corredor se encuentra dentro de una zona con condiciones constructivas favorables. Los únicos riesgos que se pueden presentar se derivan de fenómenos de deslizamiento de ladera o desprendimientos que pueden aparecer en las formaciones cretácicas por la existencia de taludes tanto naturales como artificiales, estos últimos producidos en la construcción de la variante actual.

También existe riesgo de aparición de cavidades u oquedades debido a la naturaleza kárstica de la zona. Dado que la capacidad portante es baja, en algunos sectores puede ser necesario recurrir a cimentaciones especiales y al saneo de algunas zonas con terrenos de naturaleza cenagosa debido a la cercanía de la marjal.

El ámbito de la actuación pertenece al sistema de explotación Serpis, perteneciente a la Confederación Hidrográfica del Júcar que depende del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Este sistema comprende la totalidad de las cuencas de los ríos Serpis, Jaraco y Beniopa y las subcuencas litorales comprendidas entre el límite sur del término municipal de Cullera y el límite norte del término municipal de Oliva.

Tanto el río Beniopa como el río Serpis presentan problemas de avenidas e inundaciones, el primero por un deficiente encauzamiento existiendo en el caso del segundo un Plan General de defensa y drenaje del Serpis para la protección de la comarca de la Safor contra posibles avenidas e inundaciones. En el P.A.T.R.I.C.O.V.A. (Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana) se encuentran incluidas una serie de actuaciones de carácter estructural con el objeto de evitar desbordamientos e inundaciones tanto para el Barranco de Beniopa como para el río Serpis.

La vulnerabilidad de los acuíferos en la zona de estudio es alta; se corresponde con acuíferos permeables carbonatados y detríticos, localizándose extensiones en la zona norte del ámbito de estudio con vulnerabilidad media correspondiente al acuífero detrítico poco permeable.

Los espacios vegetales de la zona de estudio son tanto vegetación propia de campos de cultivo, principalmente cítricos y cultivos hortícolas, como zonas de erial o forestal.

La fauna se encuentra ligada a la diversidad de los hábitats existentes en la región y es muy diferente la que habita en las zonas de cultivo de la que habita en zonas de matorral y forestales. Cabe destacar las siguientes especies catalogadas en el anexo I (peligro de extinción) en el Catálogo valenciano de especies amenazadas: samaruc (*Valencia hispánica*), fartet (*Aphanius iberus*) y cerceta pardilla (*Marmaronetta angustirostris*).

En el área de estudio se encuentra el Paisaje Protegido del Serpis (en el tramo entre Alcoy y su desembocadura en Gandia), incluido en la Lista de Paisajes Protegidos declarada por el Consell de la Comunidad Valenciana mediante Decreto 39/2007, de 13 de abril.

Dentro del ámbito de estudio se localizan los siguientes LIC's:

LIC Serres del Montdúver i la Marxuquera (LIC ES 5233015): no está afectado directamente por la alternativa seleccionada. Es una zona montañosa prelitoral de superficie total de 7.905 ha. La abundancia de formaciones kársticas permite la presencia de numerosas especies de quirópteros. Alberga gran variedad de formaciones vegetales como las propias de roquedos, los bosques de laurel, o los alcornocales sobre suelos calizos descarbonatados.

LIC La Marjal de la Safor (ES 5233038): linda con la variante de Gandia y con la línea de ferrocarril Silla-Gandia. Es una zona húmeda litoral de 1.295 ha, que puede considerarse el marjal de agua dulce en mejor estado de conservación de la Comunidad Valenciana. Contiene una representación muy importante de hábitats asociados a medios lacustres mediterráneos (turberas calcáreas de *Cladium mariscus*, lagos eutróficos y distróficos, los prados de *megaforbios higrófilos*, los prados húmedos mediterráneos y los ríos mediterráneos de caudal permanente, además de especies de interés como el samaruc y gran diversidad de aves acuáticas: el carricerín real (*Acrocephalus melanopogon*), el martín pescador común (*Alcedo atthis*), la garza imperial (*Ardea purpurea*) o el fumarel cariblanco (*Chlidonias hybridus*).

Las obras afectan al área de influencia de La Marjal de la Safor (que forma parte del Catálogo de Zonas Húmedas del Gobierno Valenciano).

LIC Cova Xurra (ES 5234007): Cueva de interés para los murciélagos y cuya superficie es de 1 hectárea. Está considerado un refugio de importancia para la Comunidad Valenciana. Los quirópteros más significativos son: murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*) y murciélago ratonero gris (*Myotis nattereri*).

Además de estos LIC's, en la zona se encuentra la zona húmeda Ullal de L'Estany. Se incluye en el grupo manantiales: su alimentación se realiza por ullals y la descarga se produce de forma natural y por acequia. Los usos del suelo son la lámina de agua y el agrícola.

En cuanto a patrimonio cultural, destacar que existen dos bienes de relevancia local, que son la Ermita de Sant Antoni y la chimenea de tipo industrial (construida en ladrillo) que se encuentra después del túnel actual, en el Collado de Papai (Túnel 2).

También se ha de tener en cuenta el Castillo de Bairén (también conocido como Castillo de San Juan) que queda muy próximo a los desmontes previstos en la zona final del trazado (p.k. 6+400, aproximadamente).

## 3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

3.1.1 Entrada documentación inicial. La tramitación se inició el 4 de mayo de 2.007, al recibirse en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento comprensivo.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.–El 11 de junio de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «x» aquellos que han emitido informe en relación al documento comprensivo:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente . . . . .	X
Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Medio Ambiente . . . . .	X
Delegación del Gobierno en Valencia . . . . .	X
Diputación Provincial de Valencia . . . . .	–
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Provincial de Valencia . . . . .	–
Puerto de Gandía, Autoridad Portuaria de Valencia . . . . .	–
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Comunitat Valenciana . . . . .	X
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Comunitat Valenciana . . . . .	X
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Comunitat Valenciana . . . . .	–
Dirección General de Vivienda y Proyectos Urbanos de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Comunitat Valenciana . . . . .	–
Dirección General para el Cambio Climático de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Comunitat Valenciana . . . . .	X
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Comunitat Valenciana . . . . .	–
Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Comunitat Valenciana . . . . .	X
Dirección General de Pesca de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Comunitat Valenciana . . . . .	X
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno Roncadell (Valencia) . . . . .	–
Mancomunidad de Municipios de la Safor (Valencia) . . . . .	–
Ayuntamiento de Benirredá (Valencia) . . . . .	–
Ayuntamiento de Daimús (Valencia) . . . . .	–
Ayuntamiento de Gandía (Valencia) . . . . .	–
Ayuntamiento de Real de Gandía (Valencia) . . . . .	–
Ecologistas en Acción (Madrid) . . . . .	–
SEO (Madrid) . . . . .	–
Ecologistas en Acción-Grupo Ecologista Samaruc (Valencia) . . . . .	–
Acció Ecologista Agró- La Casa Verde (Valencia) . . . . .	–

La Dirección General para la Biodiversidad del entonces Ministerio de Medio Ambiente destaca que no existen espacios pertenecientes a Red Natura coincidentes con la ubicación del proyecto. Indica que no se plantean alternativas diferentes a la duplicación y solicita que se incluyan los Hábitats Naturales de Interés Comunitario en el estudio de impacto ambiental y que se evalúe la pérdida que puede generar el proyecto en cada uno de ellos. Igualmente, se ha de analizar la posible afección, aunque sea indirecta, del

proyecto sobre los espacios naturales protegidos Serres del Montdúver i la Marxuquera y La Marjal de La Safor.

La Confederación Hidrográfica del Júcar del entonces Ministerio de Medio Ambiente destaca que se ha de tener en cuenta el estudio de inundabilidad llevado a cabo en el marco del proyecto Laminación y control de avenidas en el río Serpis. También indica otras condiciones que se han de tener en cuenta durante las obras.

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana remite informe de la Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

La Dirección General de Producción Agraria de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Comunidad Valenciana informa de que el proyecto afecta a la obra Transformación del sistema de riego tradicional en localizad Zona 2. Comunidad de Regantes Río Alcoy, Valencia.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Comunidad Valenciana informa sobre al posible aprovechamiento del excedente de tierras para rellenar huecos o en otras obras, y en caso de no ser posible se debería depositar en un vertedero controlado de residuos inertes.

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Comunidad Valenciana informa que las obras proyectadas pueden afectar al Paisaje Protegido del Serpis y a las zonas húmedas catalogadas Marjal de la Safor y Ullal de l'Estany del Duc. Desde el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de esta Dirección alegan que en la zona sur del trazado existe riesgo de inundación del Barranco de Gandia (frecuencia media una vez cada 100 años). El trazado cruza dos vías pecuarias: Cañada Real de Gandia y Colada del Camino de Perdición.

Desde la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano se solicita que, con carácter previo y preceptivo a las obras; se lleve a cabo una prospección arqueológica del ámbito territorial sobre el que incide la actuación de forma que se pueda estudiar la compatibilidad del proyecto y su impacto desde el punto de vista arqueológico.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

El resultado de las contestaciones a las consultas se traslada al promotor con fecha 20 de octubre de 2.007, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, así como de los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Con fecha 31 de julio de 2009, la Dirección General de Carreteras, resuelve aprobar provisionalmente el estudio informativo «Duplicación de la variante de Gandia» e iniciar el proceso de información pública y audiencia a administraciones.

El proyecto se somete a información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» («BOE») n.º 211, del martes 1 de septiembre de 2009.

Con fecha 19 de abril de 2010, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM recibe el expediente que incluye el estudio informativo con su correspondiente estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Simultáneamente a su exposición pública, se solicitó informe enviando una copia del estudio informativo a los siguientes organismos: la Dirección General de Obras Públicas y la Dirección General de Transportes; y Logística de la Consejería de Infraestructuras y Transportes, la Confederación Hidrográfica del Júcar; la Diputación Provincial de Valencia (Área de Carreteras y Servicio de Medio Ambiente); la Dirección General de Territorio y Paisaje, la Dirección General de Gestión del Medio Natural, la Dirección General de Urbanismo, la Dirección General para el Cambio Climático y la Dirección General del Agua de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte, la Dirección Territorial de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, la

Dirección General del Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, los ayuntamientos de Almoines, Bellreguard, Benirredrá, Daimús, Gandia, Guardamar, Miramar, Palmera, Piles, Real de Gandia y Xeresa, S.E.O. Birdlife, la Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental, Greenpeace España, Ecologistas en Acción, Ministerio de Defensa, ADIF, ACUAMED, Subdelegación del Gobierno en Valencia, Comunidad de Regantes Riegos de Alcoy, Mancomunidad de Municipios de la Safor, ADENA, SEPES, Acción Ecologista AGRÓ y Puerto de Gandia.

De los organismos anteriormente mencionados, respondieron los siguientes: ACUAMED, Ministerio de Defensa, SEPES, Riegos del río Alcoy, Ministerio de Fomento, Consejería de Medio Ambiente: Dirección General de Territorio y Paisaje y Servicio de Protección del Medio Ambiente Atmosférico, C.H. del Júcar y ayuntamiento de Gandia.

Además, se han recibido otras cinco alegaciones de particulares y empresas privadas.

Una vez analizada la documentación remitida por el promotor y realizada la visita a la zona del proyecto se solicitó información complementaria a la Dirección General de Carreteras. A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública, así como la respuesta del promotor a las distintas consideraciones planteadas:

Confederación Hidrográfica del Júcar: Este organismo recuerda que el trazado afecta a varios cauces: río Serpis, Barranco de Beniopa y Barranco de Les Coves. Además se indican factores de carácter general a tener en cuenta.

El promotor señala que en el estudio hidrológico-hidráulico se han tenido en cuenta los factores indicados por la Confederación Hidrográfica.

Dirección General de Territorio y Paisaje. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda: En su alegación solicita que se realice un estudio de inundabilidad según indica el PATRICOVA para valorar y minimizar el riesgo y la afección a terceros por la construcción de la obra lineal.

El promotor conoce el carácter inundable de algunos puntos de la traza y propone solucionarlos. Propone la ejecución de un colector paralelo al terraplén de la futura calzada izquierda de la autovía desde el paso inferior hasta el río Serpis, que permita su completo desagüe y que se va a incluir en el proyecto de construcción.

Bloque Nacionalista Valencia-Los Verdes. Ayuntamiento de Gandia: Solicita un análisis más exhaustivo de la alternativa 0, es decir, la no duplicación de la variante. El bloque señala que quedan pendientes temas como la restauración paisajística de los túneles, la restauración de la chimenea y la señalización del acceso a la ciudad. Señalan que no se ha tenido en cuenta en el inventario de cuevas existentes la Cova del Puntal del Gat documentada por la Dirección General de Patrimonio de la Generalitat Valenciana, que se encuentra situada junto al túnel 1 y que se verá afectada por las obras.

También exponen que el entorno del Castillo de Bairén y la zona de La Marjal de la Safor podrían verse afectadas por la duplicación y proponen la construcción de un túnel en esta zona. También solicitan que se realice un estudio arqueológico en la zona del Castillo de Bairén y se aclaren otros puntos como la afección a las instalaciones de la Sociedad Protectora de Animales de La Safor, el tratamiento de los desmontes, y la restauración de la zona de La Banyosa y de Sant Antoni.

El Ministerio de Fomento mantiene que por la IMD, por razones de seguridad vial y por completar el itinerario es necesario duplicar la Variante de Gandia; también está prevista la restauración paisajística de los elementos señalados y en el caso de la chimenea se prevé su restauración y traslado al lugar que indique la Administración competente. El promotor también señala que el impacto ambiental sobre el Castillo de Bairén y sobre la Marjal de La Safor ha sido analizado y cuantificado en el estudio de impacto ambiental; responden a la solicitud de construcción del túnel que no es conveniente y que sería objeto de otro proyecto; sí se indica que se reducirá en la medida de lo posible la sección transversal prevista.

La parcela de la Sociedad Protectora de Animales de La Safor se ve afectada en la parte frontal pero no se afecta ni a la valla de cerramiento exterior ni a las instalaciones, por lo que se considera que podrán realizar su actividad.

En cuanto a los desmontes sí se indica su seguimiento arqueológico durante las obras y su tratamiento de restauración posterior.

El Ministerio de Fomento afirma que la Cova del Puntal del Gat no se encuentra en el Inventario de Yacimientos Arqueológicos de la Dirección General de Patrimonio. Se va a realizar seguimiento arqueológico.

Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda (Servicio de Protección del Ambiente Atmosférico).

Señala que la documentación remitida en relación con el contenido del estudio acústico es insuficiente.

El promotor defiende que la información presentada en el estudio de impacto ambiental cumple con el Decreto 104/2006 de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.

Ayuntamiento de Gandia: Solicita que se estudie la posibilidad de ejecutar un túnel que permita la conexión de la carretera sin afectar a la montaña del Castillo de Bairén. También indica la necesidad de reponer el Camí de San Vicent, mejorar el paso inferior (P.I.) del p.k. 0+700, y estudiar las afecciones a la ermita de Sant Antoni, la chimenea industrial y la Alquería de Raussell.

El promotor responde que la ejecución del túnel supondría duplicar el presupuesto propuesto para las obras y que se opta por reducir la sección transversal. En el estudio informativo se ha resuelto la afección sobre el Camí de San Vicent. El Ministerio de Fomento propone ejecutar un colector que permita el desagüe del P.I. del p.k. 0+700. También se ha estudiado el impacto sobre la ermita y por ello se van a ejecutar 2 falsos túneles de 80 metros de longitud a los pies de la ermita de Sant Antoni. La chimenea se va a restaurar y trasladar y no se prevé ninguna afección a la alquería durante las obras, aunque sí se incrementará la contaminación acústica durante la fase de explotación; por ello y para minimizar este impacto se han previsto pantallas acústicas en esta zona y en el sector Benipeixcar 3.

Dirección General de Gestión del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda.

Pide que se integren paisajísticamente todas las estructuras y que se realice un estudio de inundabilidad según el PATRICOVA y se minimice el desmonte del p.k. 6+450 debido a su gran altura y a su proximidad al Castillo de Bairén y a la ZEPA Montdúver-Marjal de la Safor. Los trabajos que se realicen en las proximidades de las ZEPA han de respetar la época de la nidificación de las aves.

Se ha de prevenir cualquier afección a la Acequia del Rey donde se encuentran especies protegidas.

También solicita que se detalle qué obras de drenaje se adecuan como pasos de fauna y cuáles son sus características, y que se realice la restauración ambiental con especies locales y se garantice la permanencia de la tierra vegetal y el riego. El programa de vigilancia ambiental debe incluir un plan de mantenimiento de medidas correctoras del impacto acústico.

El promotor indica que en el estudio de impacto ambiental se ha previsto la restauración paisajística de terraplenes, desmontes, medianas, emboquilles de túneles y áreas auxiliares y en el proyecto constructivo se describirá con mayor nivel de detalle.

Durante la ejecución de obras se tendrán en cuenta las indicaciones de esta Consejería en cuanto a las fechas de nidificación y a la protección de la Acequia del Rey y de las especies protegidas que en ella habitan.

Informa el promotor de que todos los pasos inferiores y los tubos de mayor diámetro se van a adaptar como pasos de fauna.

Dirección General de Gestión del Medio Natural y Área de Conservación de Espacios Naturales. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda.

Esta Dirección General afirma que entre el 1 de enero y el 30 de junio no podrán llevarse a cabo microvoladuras por ser el periodo reproductor de la avifauna. El trazado discurre dentro del perímetro de protección (500 metros) de la zona húmeda Marjal de La Safor. Se ha de garantizar la conectividad ecológica del Paisaje Protegido del río Serpis, y para ello se propone que se habilite un paso de fauna.

Las zonas destinadas a instalaciones auxiliares han de impermeabilizarse y ejecutar cunetas perimetrales para evitar la contaminación por vertidos y de combustible u otros productos tóxicos.

Se adaptará el plan de obra para que las voladuras no se lleven a cabo en los primeros seis meses del año. Todos los drenajes y pasos inferiores se adaptarán como pasos de fauna; al ser una duplicación de la infraestructura existente el promotor afirma que no se produce ninguna afección al tránsito de la fauna.

En el proyecto de construcción se van a incluir balsas de recogida de vertidos accidentales a lo largo de la Zona Húmeda de la Marjal de La Safor. En el estudio de impacto ambiental ya está prevista la impermeabilización y la creación de cuneta perimetral en las zonas destinadas a parque de maquinaria.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental. El 28 de junio de 2010 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras la siguiente información complementaria al estudio de impacto ambiental:

Afección a la fauna: se solicita que se estudie con más detalle de lo que se hace en el estudio de impacto ambiental.

Niveles sonoros: se solicita un análisis más exhaustivo y la propuesta de medidas correctoras y su seguimiento posterior.

Movimiento de tierras: los desmontes que figuran en el estudio informativo recibido no se consideran admisibles, y por tanto se solicita que se planteen alternativas que reduzcan la afección a las laderas y la altura de los desmontes.

Estudio de inundabilidad. Hidrología superficial y subterránea. Se ha de realizar el estudio según el PATRICOVA; también se solicita información sobre hidrología subterránea porque los acuíferos presentan una vulnerabilidad alta.

Chimenea industrial (ubicada en el p.k. 3+900): en el estudio de impacto ambiental no se dan detalles sobre la nueva ubicación y el método para su traslado.

La respuesta a la información solicitada se recibió el 11 de noviembre de 2010 en el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Una vez analizada la documentación se considera que los cambios propuestos relativos a la reducción de la altura de los desmontes ubicados en la zona del Castillo de Bairén y en el ramal de conexión con el Grao en el Enlace 3 no son admisibles ambientalmente, por lo que se solicita que se propongan nuevas modificaciones para reducir la altura de los mismos. El oficio solicitando estas nuevas modificaciones se envió el 14 de febrero de 2011 y se ha recibido respuesta al mismo el 29 de mayo de 2012.

El promotor, finalmente, propone un ajuste de trazado disminuyendo los parámetros de la sección indicados en la Norma IC 3.1. Trazado y que permite el artículo 5 de la Orden FOM/3317/2010. Al realizar estos ajustes disminuye significativamente la altura de los desmontes: en el ramal de conexión con el Grao de Gandia la altura máxima es de 16,25 metros; en el tramo de los pp.kk. 6+300 a 6+800 (próximo al Castillo de Bairén y al Marjal de la Safor) presenta una altura máxima de 14,90 metros en la alternativa 3 y de 13,60 metros en la alternativa 5. Las alternativas con los nuevos cambios pasan a denominarse alternativas 3D y 5D, respectivamente.

#### 4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. En la primera fase de estudio (fase A) el promotor analizó un único corredor denominado Corredor 1 que se corresponde con la zona por la que discurre la actual Variante de Gandia N-332, debido a que el objeto del proyecto es la duplicación de esta carretera.

El Corredor 1 comienza en la rotonda de conexión de la actual Variante de Gandia con la carretera N-332 (Alicante-Valencia) en el p.k. 220,800 (proximidades del municipio de Bellreguard). A partir de este punto el corredor continúa en dirección oeste abarcando una franja estrecha de terreno. Posteriormente el corredor atraviesa la CV-680 (Almoines) y salva el río Serpis; continúa hasta el enlace con la CV-686 (ctra. Albaida), dónde el



corredor adopta dirección noroeste debido a la presencia de la Sierra Falconera y de la Autopista del Mediterráneo AP-7 (en Benirredrá). Luego el corredor aumenta su anchura y cruza el enlace con la CV-675. Una vez pasado el enlace, el corredor se dirige hacia el nordeste atravesando el Collado de Papai y queda encajado entre las laderas de Santa Anna y La Banyosa hasta la Partida de Rausell (a los pies de El Pla Gran), donde se ensancha hasta la conexión con el acceso a Gandia (ubicado junto al polígono industrial de Alcodar). A la altura del enlace hacia el Grao, el corredor se bifurca; por un lado discurre en dirección noroeste para enlazar con el tramo Gandia-Xeresa de la N-332 (p.k. 226, aproximadamente) y entroncar con la duplicación del tramo adyacente y por otro lado se dirige hacia el este, siguiendo el trazado actual de la carretera de la Acequia del Rey hasta la rotonda del acceso norte al Puerto de Gandia.

El corredor se ha ajustado para evitar el paso por las zonas protegidas LIC Serres del Montdúver i la Marxuquera, LIC Marjal de la Safor, Zona Húmeda L'Ullal de l'Estany del Duc y también se ha delimitado para que la afección al patrimonio cultural sea mínimo, evitando la ermita de Sant Antoni.

En la fase A se plantearon 5 alternativas dentro de este corredor, y ya en la fase B se estudian las dos alternativas que se han considerado óptimas: la alternativa 3 (velocidad de proyecto 80 km/h) y la alternativa 5 (velocidad de proyecto 100 km/h).

Las alternativas 3 y 5 discurren por el mismo corredor; tienen el origen en el p.k. 220,800 (Rotonda de Bellreguard) y finalizan en el p.k. 226,350 (zona Castillo de Bairén).

Ambas alternativas son de parecidas características y por lo tanto sus afecciones son similares, pero en la alternativa 5, debido a que la velocidad de proyecto es mayor, se producen variaciones de la geometría en planta y por tanto algunas modificaciones en estructuras existentes.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y compensatorias. Seguimiento ambiental.

A continuación, se recogen los impactos más significativos, así como el tratamiento que ha dado el promotor a los mismos en el EslA y durante el proceso de participación pública.

Medio atmosférico: Atmósfera y ruidos: Los principales impactos sobre el medio atmosférico son la contaminación del aire y la contaminación acústica.

Contaminación atmosférica: Durante la fase de obras, la circulación de la maquinaria dará lugar a emisiones de gases contaminantes. Además, a causa de los movimientos de tierra, se emitirán polvo y partículas a la atmósfera. También durante las voladuras se producirá polvo.

Como principales medidas preventivas respecto al polvo, se llevarán a cabo riegos de la plataforma y cubrición de los camiones que transporten tierras; en el caso de voladuras se emplearán equipos con mecanismos captadores del polvo y microrretardadores en las voladuras para reducir la producción de polvo. En cuanto al seguimiento de la eficacia de estas medidas, se llevarán a cabo controles periódicos de emisión y evaluación del polvo respirable de forma que los valores de inmisión de partículas en suspensión estén por debajo del máximo legal admisible:  $300\mu\text{g}/\text{Nm}^3$ .

También se tendrá a punto la maquinaria de obra y se usarán mecanismos de deceleración y recirculación de gases de escape. Se controlarán las emisiones por evaporación de los depósitos de combustible y carburadores.

Contaminación acústica: Se cumplirán los objetivos de calidad acústica establecidos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Comunidad Valenciana de Protección contra la Contaminación Acústica, y en el Decreto 266/2004, del Consell de la Comunidad Valenciana, por el que se establecen normas de prevención y corrección de la contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios.

Durante la fase de ejecución se prevé un importante incremento del nivel de ruido como consecuencia del trasiego de maquinaria y de los movimientos de tierra.

Como medidas preventivas de emisiones acústicas y vibraciones durante la construcción, se tomarán entre otras, las siguientes:

Mantenimiento de la maquinaria, empleo de silenciadores, no circularán vehículos ni maquinaria entre las 22 y las 8 horas a menos de 250 metros de suelo urbano o núcleos rurales.

Se realizarán medidas de seguimiento acústico para comprobar que las emisiones sonoras durante la ejecución de las obras se ajusten a los niveles permitidos por la legislación.

Se van a instalar sismógrafos para el seguimiento de vibraciones y onda acústica como medida de protección de los Bienes de Interés Cultural.

Como medida correctora durante la explotación se emplearán pantallas acústicas en los puntos más conflictivos a lo largo de la traza:

Eje	P.K.	Margen	Longitud (m)
Alternativa 5 .....	0+540 a 0+780	m.d.	240
Alternativa 5 .....	1+205 a 1+285	m.d.	80
Alternativa 5 .....	2+485 a 2+565	m.d.	80
Alternativa 5 .....	3+085 a 3+263	m.d.	178
Alternativa 5 .....	5+230 a 5+300	m.d.	70
Alternativa 5 .....	5+730 a 5+800	m.i.	70
Alternativa 5 .....	6+240 a 6+460	m.d.	220
Alternativa 5 .....	6+770 a 6+870	m.d.	100
Conexión Grao de Gandía (enlace 3) .....	0+100 a 0+150	m.i.	150
Total .....			1.188

En total se prevén 1.188 metros de pantallas acústicas, según el estudio de impacto ambiental. La altura de las pantallas oscilará entre 3 y 4 metros en la mayoría de los casos. Se emplearán pantallas metálicas fonoabsorbentes con un peso superior a 25 kg/m<sup>2</sup>.

Geomorfología y edafología: Las principales variaciones geomorfológicas derivadas del proyecto se deben a los movimientos de tierra necesarios para la ejecución del proyecto.

Durante la fase de construcción uno de los principales impactos será el aumento de inestabilidad de taludes que puede provocar riesgo de deslizamiento en taludes rocosos, desprendimientos y colapsos del terreno. Como principales medidas correctoras, se diseñarán las pendientes en función de la naturaleza de los materiales y se diseñarán los drenajes con especial atención para evitar que el agua aumente la inestabilidad.

Durante la explotación también existe riesgo de inestabilidad de los desmontes.

Entre los principales impactos a la morfología también se encuentra el que se produce al crear falsos túneles en el p.k. 1+650.

La estimación de volumen a vertedero es de 35.876 m<sup>3</sup>.

Para el vertido de las tierras se han previsto cinco vertederos con una superficie total de 48.516 m<sup>2</sup>.

La afección más relevante sobre la edafología, se deberá a la ocupación permanente de diversas áreas por las nuevas infraestructuras, junto con la pérdida de horizontes edáficos, la compactación por el paso de maquinaria y la contaminación de los suelos.

Para paliar la pérdida edáfica, se prevé la retirada de un espesor mínimo de 25 cm de suelo en las zonas aptas, antes de la ejecución de los movimientos de tierras. La tierra vegetal obtenida se extenderá en zonas degradadas. Además, y con objeto de recuperar los suelos compactados, el promotor prevé el laboreo del terreno afectado y su posterior revegetación.

También se limitarán los movimientos de la maquinaria.

**Hidrología:** Los principales impactos sobre la hidrología son la modificación de la red natural de drenaje y la contaminación de los cursos de agua debido a la escorrentía superficial.

La incidencia sobre la red de drenaje se realiza sobre los barrancos de Beniopa y de Les Coves y sobre el río Serpis. Por otro lado, la conexión con el Grao de Gandía (en el Enlace 3) se ha diseñado de forma que no afecte a la Acequia del Rey.

Durante la fase de obras, se incrementará el riesgo de contaminación de las aguas, por vertido de restos de obra y tierras y, principalmente, por el arrastre de suelos a consecuencia de la pérdida de los horizontes edáficos y la cubierta vegetal.

Las actuaciones de más riesgo en relación a la contaminación de las aguas serán la ejecución de estructuras y túneles. También pueden producirse vertidos de aceites o combustibles, que serán más frecuentes en las zonas de instalaciones y parque de maquinaria.

Para proteger la calidad de las aguas se tomarán, entre otras, las siguientes medidas: el recinto de instalaciones auxiliares destinado a parque de maquinaria se encontrará impermeabilizado (se estima que se impermeabilizarán 1.000 m<sup>2</sup>, que es la superficie que corresponde al parque de maquinaria), contará con balsa decantadora y de separación de grasas y aceites y un sistema doble de cunetas perimetrales según se detalla en el estudio de impacto ambiental. En los hormigonados en los pasos del río Serpis, Barranco Beniopa y Barranco de Les Coves se van a colocar ataguías o cercos para evitar fugas; en la perforación de los dos túneles proyectados se realiza un control de las afecciones posibles a las aguas subterráneas. En las zonas críticas se prevé la construcción de balsas de separación para las aguas procedentes de la calzada para evitar vertidos contaminantes al Río Serpis, al Barranco de les Coves y al Barranco de Beniopa. Dentro del programa de vigilancia se llevará a cabo el mantenimiento (limpieza, analíticas y gestión de lodos) de estas balsas durante la explotación de la autovía.

**Hidrogeología:** Las unidades hidrogeológicas interceptadas por la actuación son UH 8.32: Plana Gandia-Denia y UH 8.38 Serra Grossa, ambas pertenecientes a la subcuenca del Serpis en la cuenca hidrográfica del Júcar.

En la información complementaria al estudio de impacto ambiental solicitada por la Dirección General de Calidad Ambiental y Medio Natural y recibida el 29 de mayo de 2012, se incluye un apartado destinado a las aguas subterráneas y en sus conclusiones se cita que a lo largo de la actuación no se interfiere con ningún acuífero superficial. En los últimos 500 metros la actuación queda cercana a la Marjal de La Safor y entre los pp. kk. 6+000 y 6+100 queda próxima a L'Ullal de L'Estany y L'Alqueria del Duc, pero sin llegar a afectarlos; la línea de ferrocarril hace de barrera entre la actuación y las zonas húmedas protegidas.

**Vegetación:** Hábitats de interés comunitario: La zona con mayor valor o interés es la situada entre los pp.kk. 4+000 y 5+500, zona con mayor cantidad de pinares y arbustivas. En la mayor parte del trazado se va a afectar a terrenos con cultivos de cítricos en regadío.

Los principales impactos sobre la vegetación van a consistir en la pérdida de hábitats, de superficies naturales, forestales y de cultivo.

Las principales medidas van encaminadas a la restauración de la cubierta vegetal y a la protección de los ejemplares arbóreos que se puedan ver afectados por las obras; también se evitará utilizar zonas externas a la obra para aparcamiento de vehículos y mantenimiento de los mismos. Se revegetarán los taludes para facilitar su integración en el entorno y prevenir el arrastre de sólidos sedimentables.

**Fauna:** Las actuaciones que se lleven a cabo van a afectar a la fauna, entre la que se encuentra el samaruc (*Valencia hispánica*), especie protegida presente en el río Serpis, y posiblemente en la Acequia del Rey; se comprobará su presencia antes y durante la ejecución del proyecto.

La duplicación de la Variante de Gandia afectará a los hábitats, a las pautas de comportamiento, a los corredores de paso y a las especies.

Las principales medidas preventivas y correctoras consistirán en minimizar el uso de fuentes artificiales de luz; evitar la alteración de las zonas que han sido excluidas, especialmente el cauce del Serpis; se acondicionarán las obras de drenaje como pasos de fauna; se plantarán árboles y arbustos de forma que se creen espacios para que los animales se acerquen al paso de fauna. El cerramiento (progresivo descendente) se diseñará de forma que no se interrumpa el cruce por los pasos de fauna y contará con dispositivos de escape cada 500 metros aproximadamente.

El programa de vigilancia ambiental llevará a cabo un seguimiento sobre la eficacia de los pasos de fauna para valorar y corregir los fenómenos de fragmentación de poblaciones.

Paisaje: Según el EsIA, durante la fase de construcción, el principal efecto sobre el paisaje derivará de la eliminación de la cubierta vegetal, de los movimientos de tierra y del emplazamiento de elementos auxiliares. En esta fase, el suelo quedará desprovisto de vegetación y los impactos serán, por tanto, más visibles.

Durante la explotación, el impacto va a ser moderado en cuanto al paisaje agrícola arbolado, ya que la actual duplicación se proyecta junto a la actual N-332. En cambio, el impacto sobre el paisaje de matorral y coníferas y en el paisaje fluvial va a ser elevado. El impacto final va a depender del diseño de las estructuras y de la adaptación de la carretera a las formas naturales del terreno.

Se tomarán medidas de integración paisajística, empleando para ello el extendido de tierra vegetal acopiada, siembras y plantaciones en taludes, medianas, glorietas, zonas libres, zonas de instalaciones auxiliares y emboquilles de túneles.

Si se produce el deterioro de las plantaciones existentes en la rotonda del Enlace 1, se repondrán con olivos y una instalación de riego por goteo.

Los desmontes en roca no tendrán tratamiento mediante revegetación sino que se empleará un tratamiento de envejecimiento en roca (aplicando un tinte a la roca)

Tratamiento de la zona de relleno de los falsos túneles: se plantarán tanto arbustos de porte bajo como arbolado (*Pinus pinea* y *Pinus halepensis*). Además, en la zona de la ermita se repondrá la explanada adoquinada existente, incrementando su superficie gracias a la ejecución de los falsos túneles.

Tratamiento de emboquilles de túneles: en la parte superior se ejecutará una berma con murete. Siempre que sea posible, se plantará arbolado en la berma a modo de barrera natural. El talud y los laterales serán tratados con hidrosiembra.

Tratamiento de obras de drenaje y pasos superiores en cauces: la finalidad de estas plantaciones es dotar de mayor naturalidad a las obras de drenaje, ocultando las estructuras artificiales e integrando las estructuras en el entorno. También se revegerará el terreno circundante y en las inmediaciones de las aletas se dispondrán plantas trepadoras con malla guidora.

Otra de las medidas va a ser el tratamiento de restauración de los vertederos y las zonas de instalaciones auxiliares al finalizar la obra.

En el programa de vigilancia ambiental se va a chequear la efectividad de las medidas correctoras, la aparición de procesos erosivos, la evolución de siembras y plantaciones y la calidad del suelo (mediante análisis físico-químicos). No se va a permitir más de un 10% de marras.

Espacios Naturales Protegidos. Red Natura 2000: Todas las alternativas implican cierta ocupación del paisaje protegido río Serpis, hábitats de interés comunitario como río Serpis y Acequia del Rey y zonas de influencia de zonas húmedas: L'ullal de l'Estany del Duc y Marjal de la Safor.

El impacto sobre Red Natura 2000 no es relevante según el estudio de impacto ambiental.

Medio socioeconómico y planificación: Los impactos negativos consisten principalmente en la ocupación temporal de terrenos agrícolas que pueden perder capacidad productiva, en el aumento de ruido y de emisiones a la atmósfera durante la ejecución de las obras.

En cuanto a la planificación y dinámica del territorio, se mejorarán las comunicaciones de la zona pero por otro lado aumentará la superficie de suelos reservados para viales y disminuirá la superficie de suelo no urbanizable protegido y suelo dotacional.

Por otro lado, aumenta el riesgo de incendios y habrá que tomar medidas específicas de acuerdo con el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Comunidad Valenciana, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o sus inmediaciones.

Como medidas correctoras sobre el medio socioeconómico se ha de mantener la permeabilidad territorial y los servicios existentes, que en cualquier caso se repondrán.

La vía pecuaria Colada del Camino de Perdición es cruzada por el trazado en 4 puntos y la vía pecuaria Cañada Real de Gandia es cruzada por el corredor en un punto. Todos los cruces se van a realizar con continuidad de los pasos inferiores existentes.

Patrimonio cultural: Los principales impactos se producirán sobre los Bienes de Interés Cultural (BIC) y los Bienes Inmuebles de Relevancia local más próximos al trazado.

Los Bienes de Interés Cultural (BIC) que podrían ser afectados por su proximidad a las obras son: el Castillo de Bairén y L'Alquería del Duc.

Los Bienes Inmuebles de Relevancia local afectados por este proyecto son:

Ermita de Sant Antoni (p.k. 1+600 a p.k. 1+700). Como medida minimizadora se van a ejecutar dos falsos túneles que permitan conservar el espacio adoquinado del entorno de la ermita.

Chimenea industrial de ladrillo junto a la N-322 en el p.k. 3+900. Se va a trasladar a la zona restaurada ambientalmente en la margen izquierda en el p.k. 4+200. En la actualidad es un campo deportivo abandonado; durante las obras se va a emplear como zona de vertedero e instalaciones auxiliares y finalmente se llevará a cabo la restauración ambiental y la colocación de la chimenea industrial con una urbanización que ponga en valor el elemento. Para el traslado de la chimenea se construirá un andamiaje o cimbrado metálico y a continuación se procederá a su desmontaje y desplazamiento en piezas para reconstruirla en su ubicación final tal y como se indica en el estudio de impacto ambiental.

Zona del Castillo de Bairén (BIC): el estudio de impacto ambiental indica que no hay afección directa ni al poblado de Bairén, ni al Castillo, ni al yacimiento de la Cueva del Castillo. De cualquier modo sí se indica que el área afectada por los desmontes previstos en el estudio se encuentra próxima a estructuras arqueológicas de época islámica pertenecientes al antiguo poblado de Bairén; además, las actuaciones se encuentran dentro de la zona de afección del Castillo de Bairén.

También se ven afectadas las dos vías pecuarias que ya se han detallado en el apartado de medio socioeconómico y planificación.

Las principales medidas preventivas y correctoras previstas son el jalonamiento de la obra y la realización del desbroce y los movimientos de tierra bajo supervisión arqueológica. Si se hallan elementos arqueológicos se comunicará a la Dirección General de Patrimonio Cultural. Durante la ejecución de la obra se limitará el uso de explosivos para no afectar a los elementos arqueológicos y se llevará a cabo control de vibraciones en las proximidades de los bienes catalogados.

##### 5. Condiciones al proyecto

Para el desarrollo de la alternativa 5D seleccionada, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto de construcción y se deberán aplicar en las fases de construcción y de explotación los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

### 5.1 Adecuación ambiental del proyecto:

a) Ladera del Castillo de Bairén (p.k. 6+300 al 6+700). La altura estimada del desmante en esta zona en la alternativa 5D tras las modificaciones introducidas en la información complementaria es de unos 14 m, claramente inferior a los 56,3 m del primer documento del estudio informativo. Esta reducción se consigue con una modificación del trazado en planta y de los parámetros de la sección transversal. La primera consiste básicamente en una reducción del radio en planta (de 460 a 445,5 m) y la segunda en una reducción de las anchuras de mediana, arcenes, bermas, cuneta, supresión de la jardinera y de las bermas horizontales en el talud (banquetas de 3 m de anchura, una cada 10 m de altura). La supresión de estas últimas, si bien reduce, al menos en el proyecto, la altura del desmante introduce un nuevo elemento de incertidumbre sobre la altura real del mismo durante la ejecución de las obras.

Teniendo en cuenta los efectos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y el patrimonio arqueológico (como se expone en el apartado 5.6) deberá reducirse sustancialmente la altura del desmante prevista en la información complementaria, de forma que prácticamente desaparezca o que sea mínima. Para ello, deberán reducirse los parámetros de trazado, entre ellos el radio en planta, la mediana, los arcenes interiores y exteriores, las bermas, la cuneta (el drenaje podría ir entubado en esta zona). Se reducirá la velocidad de proyecto si es preciso y se podrá ocupar parte del talud de la margen derecha (del lado del ferrocarril) fuera de la plataforma de la carretera actual. Asimismo, deberán adoptarse las medidas constructivas que garanticen que la altura del desmante sea mínima: muro de pie de desmante, sistemas de estabilización y protección de taludes (por ejemplo, muro bulonado, disposición de anclajes en las zonas del talud más débiles y la colocación de una malla de triple torsión reforzada con cables y bulones para evitar la caída de fragmentos de roca), sistemas de excavación convencionales (sin voladuras) incluso con medios mecánicos de bajo rendimiento.

b) Ramal de conexión del Grao. En el ramal de conexión con el Grao de Gandia (Enlace 3) la altura máxima de desmante en la alternativa 5D (planteada en la información complementaria al estudio de impacto ambiental) es de 16,25 m en el p.k. 0+460, la mayor de toda la traza, claramente menor que los 46,10 m del primer documento del estudio informativo. Esta reducción se ha conseguido modificando el diseño del enlace y prescindiendo de la cuneta de seguridad, de la jardinera y de las bermas intermedias en el talud (banquetas de 3 m de anchura, una cada 10 m de altura). La supresión de estas últimas, si bien reduce, al menos en el proyecto, la altura del desmante introduce un nuevo elemento de incertidumbre sobre la altura real del mismo durante la ejecución de las obras.

Aun así, se considera que la altura del desmante es excesiva y que deberá ser reducida sustancialmente, para evitar impactos significativos sobre la geomorfología, la vegetación y el paisaje. Para ello, al igual que en el caso anterior, se ajustará el diseño del trazado en planta, alejando el ramal de la ladera y acercándolo al tronco, y se reducirán los parámetros de la sección transversal: arcenes, bermas y cuneta (el drenaje podría ir entubado en esta zona). Se adoptarán medidas constructivas similares a las indicadas para la ladera del castillo de Bairén.

5.2 Protección atmosférica: Con objeto de minimizar la incidencia de las emisiones durante la fase de ejecución, se establecerá un control de la maquinaria para asegurar su correcto estado y funcionamiento. Se adoptarán las medidas adecuadas (riegos periódicos, precauciones en el transporte en obra, ubicación de las instalaciones auxiliares alejadas de zonas sensibles, etc.) para evitar las molestias que el polvo generado durante la ejecución de las obras pueda producir sobre la población, los cultivos, la vegetación y los vehículos que circulan en la zona.

Dado que casi todo el trazado discurre por zonas sensibles desde este punto de vista por la proximidad de la población, la presencia de cultivos y vegetación en las márgenes de la carretera, así como por la circulación de vehículos por la carretera durante las obras, todos los caminos de obra deberán estar asfaltados.

En cuanto al polvo generado durante las voladuras se minimizará retirando de la superficie todo el detritus de la perforación y utilizando para el retacado material granular y tacos de arcilla o hidráulicos si se trata de barrenos especiales. Para disminuir la producción de polvo durante el barrenado se instalarán captadores de polvo en los equipos de perforación.

### 5.3 Protección contra el ruido y las vibraciones.

#### Fase de explotación:

El estudio de impacto ambiental desarrolla un modelo acústico a escala 1:5.000 que aporta la estimación de los valores del nivel sonoro equivalente ponderado para los dos periodos de referencia: día (8-22 horas) y noche (22-8 h). En él, básicamente, se calculan las distancias desde el borde de la calzada a partir de las cuales se superan los valores establecidos como límite, siendo estos los establecidos en la ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección Contra la Contaminación Acústica de la Comunidad Valenciana.

Se calculan estas distancias para todo el trazado de la autovía en función de la prognosis de tráfico para el año 2033. Se han elaborado planos de niveles de ruido, diurno y nocturno, para el año 2033 (año horizonte), y se han determinado los puntos en los que se superan los niveles de ruido. Con estas distancias se evalúan las edificaciones afectadas, con su uso correspondiente y se proponen medidas correctoras. Se proponen pantallas acústicas en 9 tramos, con una longitud total de pantallas de 1.188 metros y con una altura de entre 3 y 4 metros, de material fonoabsorbente de 25 kg/m<sup>2</sup>. En el apartado 4.2 de esta resolución se indica la ubicación de las pantallas acústicas que se han previsto en el estudio de impacto ambiental.

Hay que destacar que se proponen medidas correctoras sólo donde se superan los niveles máximos en 10 dB (A), interpretando la Ley de Protección Acústica de la Comunidad Valenciana a la que se ha hecho referencia. Por lo tanto será necesario implantar más medidas, también en los casos en los que la superación de niveles máximos no llegue a 10 dB (A).

Como parte del proyecto de construcción se realizará un estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan: el Real Decreto 1513/2005, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y el Real Decreto 1367/2007, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. También se ha de cumplir con lo establecido en la legislación sobre ruido y vibraciones de la Comunidad Valenciana, la ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección Contra la Contaminación Acústica.

El estudio acústico analizará de nuevo todo el trazado prestando especial atención a los puntos sensibles e incluyendo los aspectos que no se han tenido en cuenta en el estudio de impacto ambiental (taludes, estructuras, túneles y enlaces). El estudio determinará asimismo la necesidad de desarrollar más medidas de protección, del tipo de pantallas acústicas absorbentes u otras (caballones de tierra, firme drenante,...), para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Para la aplicación de medidas correctoras, no se considerará en ningún caso el exceso de 10 dB sobre los valores máximos de referencia, aplicado en el estudio de impacto ambiental. Las medidas correctoras, en las zonas donde sean necesarias se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje.

En el proyecto constructivo se realizará un estudio de vibraciones y se redefinirán las medidas necesarias para minimizar su impacto.

Las medidas de protección contra el ruido y las vibraciones que se contemplan en el estudio de impacto ambiental y las que se deriven de estudios exigidos en estas condiciones o en el seguimiento de la obra deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose la disminución prevista en los valores de los indicadores.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

Fase de construcción:

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

De acuerdo con el artículo 42 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica, en los trabajos que se realicen en la vía pública no se autorizará el empleo de maquinaria que supere un nivel de presión sonora de 90 dB(A) medidos a cinco metros de distancia. En los casos en los que se autorice excepcionalmente se adoptarán las medidas correctoras oportunas entre las que se ha de considerar el uso de pantallas móviles para evitar las molestias.

Durante la construcción también se tendrá en cuenta la ubicación de las instalaciones auxiliares y el acceso a las obras para minimizar las molestias por ruido a la población, planificación y limitación horaria de las actividades en las que se emplee maquinaria que genere ruidos.

En cuando a las medidas específicas a considerar para mitigar el ruido y vibraciones ocasionados por las voladuras se proponen las siguientes:

Durante las voladuras para la ejecución de los túneles habrá que optimizar el diseño para minimizar los impactos. Además de esta optimización de la voladura se llevarán a cabo medidas tales como notificar, con periodicidad semanal como mínimo, a los residentes y propietarios de viviendas o locales cercanos al proyecto sobre las horas y lugares propuestos para las operaciones de voladura. En cualquier caso las voladuras se llevarán a cabo en horario diurno, se señalizarán y aislarán las zonas donde se vayan a realizar voladuras y además el acceso y el tránsito por el área se podrá reanudar cuando un representante del operador indique la ausencia de peligros como deslizamientos o cargas sin detonar.

#### 5.4 Zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares.

Balance de tierras: En el estudio informativo y en el estudio de impacto ambiental se calcula el balance de tierras para cada alternativa. Ambas son excedentarias en tierras, no siendo necesaria aportación de préstamos. Los volúmenes a vertedero previstos eran:

Alternativa 3: 94.768 m<sup>3</sup>.

Alternativa 5: 123.311 m<sup>3</sup>.

Tras las modificaciones introducidas a instancias del órgano ambiental y que figuran en la información complementaria, se produce un volumen sin compensar, por lo que será necesario recurrir a préstamos para el suelo seleccionado:

Alternativa 3D: 333.543 m<sup>3</sup>.

Alternativa 5D: 360.973 m<sup>3</sup>.

Los volúmenes a vertedero, de suelos tolerables, disminuyen:

Alternativa 3D: 39.671 m<sup>3</sup>.

Alternativa 5D: 35.876 m<sup>3</sup>.

Vertederos: Se va a generar un excedente de tierras estimado en la documentación complementaria al estudio de impacto ambiental en 35.876 m<sup>3</sup> para la Alternativa 5D, propuesta.

Los vertederos incluidos en el estudio de impacto ambiental son:

Zona de vertedero	Superficie (m <sup>2</sup> )
Vertedero 1-2 . . . . .	1.835
Vertedero 2-2 . . . . .	4.788
Vertedero 3-2 . . . . .	1.752



Zona de vertedero	Superficie (m <sup>2</sup> )
Vertedero 4-2 .....	8.862
Vertedero 5-2 .....	31.279
Total .....	48.516

Dado el volumen relativamente bajo de tierras sobrantes, estas se emplearán preferentemente en la propia obra, en la restauración de enlaces, túnel, falso túnel, taludes, áreas de instalaciones, etc. Solamente se recurrirá a las zonas propuestas si fuera estrictamente necesario, llevándose a cabo en todo caso, con una altura de vertido mínima.

Las tierras sobrantes de la excavación sólo podrán tener como destino definitivo las zonas y usos descritos. Cualquier otro lugar deberá ser objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente: Real Decreto Legislativo 1/2008, texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y autorizado, en su caso, por el organismo competente de la Comunidad Valenciana.

Para que un vertedero sea autorizado, además, se han de tener en cuenta las condiciones indicadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Comunidad Valenciana y a las que se hace referencia en un apartado posterior de esta declaración. Entre ellas, la prospección arqueológica previa, la planificación de los accesos y la no afección a elementos tradicionales de caminos antiguos, muros de piedra o vegetación autóctona.

Se analizarán los perfiles resultantes del vertido, teniendo en cuenta su estabilidad y la integración paisajística.

Préstamos: En la alternativa 5D propuesta, serán necesarios 360.973 m<sup>3</sup> de material proveniente de préstamos externos para el material seleccionado de la futura autovía.

Aparte del material proveniente de la propia obra, la aportación de tierras de préstamos deberá proceder de canteras autorizadas por el organismo competente de la Comunidad Valenciana y con planes de restauración aprobados. Cualquier otra zona de préstamos requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa vigente: Real Decreto Legislativo 1/2008, texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Zonas de instalaciones auxiliares: En las áreas de instalaciones auxiliares se ubicarán el parque de maquinaria, oficinas, vestuario, estacionamiento de vehículos y también el acopio de material, tal como se indica en el estudio de impacto ambiental.

Las áreas de instalaciones auxiliares se situarán preferentemente en zonas que vayan a ser afectadas por las obras, tales como en los ramales de los enlaces, vertederos o préstamos. En el estudio de impacto ambiental se incluyen dos zonas (Enlace 3, p.k. 5+200, y campo de fútbol abandonado de La Banyosa, p.k. 4+210) que también se proponen como vertederos.

En las zonas de instalaciones auxiliares se tendrán en cuenta las siguientes medidas preventivas y correctoras: se instalará un cerramiento para controlar el acceso, se construirá un sistema perimetral de recogida de aguas que derivará las aguas hacia balsas de decantación con un sistema de control y limpieza adecuado, se impermeabilizarán las zonas dónde se van a realizar tareas que puedan contaminar el suelo.

Una vez terminadas las obras se procederá a la restauración y revegetación de todas las zonas de instalaciones auxiliares, para lo que se empleará la tierra vegetal que se ha de retirar y acopiar al comienzo de las obras.

Zonas de exclusión de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra: sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores de esta condición, en el proyecto de construcción se incluirá una cartografía de las zonas de exclusión para

la ubicación de préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares, considerando como criterios prioritarios de exclusión los siguientes:

Espacios de la Red Natura 2000: LIC's de La Marjal de La Safor y Serres del Montdúver i la Marxuquera.

Hàbitats naturales de interés comunitario.

Zonas Húmedas y Áreas de Influencia de zonas húmedas; Marjal de la Safor y Ullal de l'Estany del Duc.

Zonas boscosas o con vegetación arbórea.

Zonas de dominio público hidráulico y márgenes de ríos y arroyos.

Acuíferos vulnerables a la contaminación; áreas de recarga.

Vías pecuarias: Cañada Real de Castilla (franja de 75 m de anchura) y Colada Camino de la Perdición (ancho de 8 m).

Área de protección de yacimientos arqueológicos, paleontológicos y etnológicos, definida por un radio de 250 m a partir de las coordenadas de los yacimientos.

Zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

Se controlará y señalará adecuadamente el movimiento de la maquinaria teniendo prevista la red de caminos que pueden ser utilizados y los que estarán excluidos del tránsito de la maquinaria de obra que serán como mínimo los caminos históricos.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra, a utilizar por la maquinaria.

5.5 Protección de ríos y cursos de agua. Hidrogeología: Se evitará el desvío del cauce del río Serpis durante la fase de obras, para lo cual, de acuerdo con lo establecido en el estudio de impacto ambiental, las obras se realizarán en el periodo de estiaje, cuando el caudal sea mínimo.

Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras al río Serpis, barranco de Beniopa y barranco de Les Coves garantizando que la colocación de estos sistemas, en especial las balsas de decantación, no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función. En la Acequia del Rey, se instalarán barreras de retención de sedimentos u otros sistemas de protección para evitar la contaminación de sus aguas en la fase de obras.

El diseño de los puentes y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley de Aguas (Real Decreto Legislativo 1/2001) y sin perjuicio de lo establecido en la condición 5.2 sobre protección de la vegetación de ribera.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Se proyectarán las balsas de decantación necesarias para las fases de construcción –en las zonas de instalaciones auxiliares de obra– y de explotación –en la proximidad de los arroyos, canales y otros cursos de agua cruzados con estructuras.

Se tendrán en cuenta las indicaciones dadas por la Confederación Hidrográfica del Júcar, entre otras:

Deberá reponerse la servidumbre de paso del agua de forma que se cumpla el artículo 47.1 del texto refundido de la Ley de Aguas aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de junio («BOE» n.º 176, de 24 de julio), es decir, sin modificar

las servidumbres naturales actualmente existentes y garantizando la inexistencia de riesgo de encharcamiento o inundación en la zonas próximas al trazado de la carretera.

Se garantizará el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.

Se garantizará la no afección a las formaciones vegetales de ribera.

En cuanto a la hidrogeología, se ha estudiado en la información complementaria al estudio de impacto ambiental la localización de acuíferos, zonas de recarga y surgencia, la evolución estacional de los niveles freáticos y la determinación de los flujos subterráneos. Se realizará un seguimiento de estos aspectos y de la calidad de las aguas subterráneas durante la ejecución de las obras y justo tras su finalización para analizar si se ha producido algún cambio desde el estado inicial. En caso de detectarse cambios en la calidad y cantidad del agua subterránea se comunicará a la C.H. del Júcar y se tomarán las medidas necesarias.

En las áreas de instalaciones auxiliares propuestas (a las que se ha hecho referencia en el apartado anterior) se impermeabilizará la superficie en la que, por el tipo de actividades que se desarrollen o de materiales que se puedan acopiar, pudieran producirse filtraciones al terreno; se construirá una cuneta perimetral de drenaje de recogida de escorrentías; este drenaje se conectará a su vez a una balsa de sedimentación provisional para interceptar aguas potencialmente contaminadas.

Al finalizar los trabajos se llevará a cabo la restauración paisajística de los cauces afectados con la ejecución de plantaciones autóctonas.

Inundabilidad: En la actuación hay tres zonas con riesgo de inundación según el PATRICOVA: la Marjal de la Safor, el cauce del río Serpis y el Paso Inferior en el p.k. 0+700.

En los dos primeros casos el diseño se ha realizado para un período de retorno de 500 años y en el caso del Paso Inferior en el p.k. 0+700 se va a realizar una obra de drenaje (marco de 4 x 3,3 m y 168 metros de longitud) que discurra desde el paso inferior hasta el río Serpis y que permita el desagüe del volumen de agua acumulado.

5.6 Medidas de protección del patrimonio cultural. En el estudio de impacto ambiental se realiza una estimación de las posibles afecciones al patrimonio cultural de las dos alternativas y de las medidas que pudieran establecerse para minimizar estas afecciones. Para ello, se ha tenido en cuenta la información documental de la Comunidad Valenciana en el ámbito del estudio (patrimonio histórico-artístico, patrimonio arqueológico, patrimonio etnológico, bienes de relevancia local y recursos culturales de carácter civil) y la prospección arqueológica realizada para este estudio informativo.

Para la prospección arqueológica (Apéndice 5) realizada ex profeso para este proyecto, se ha partido de un estudio documental, histórico y arqueológico, de la población afectada, para luego llevar a cabo una prospección arqueológica intensiva de la superficie afectada por la duplicación. Conforme a la documentación analizada, los hallazgos y el grado de proximidad al trazado, se evalúa la incidencia y se realiza una propuesta de actuación así como las consecuentes medidas de protección y corrección.

De la información documental se detectaron los elementos patrimoniales situados a menos de 200 m del trazado, que son los siguientes:

- Ermita de Sant Antoni, elemento etnológico.
- Coveta Zacaes, yacimiento eneolítico.
- Sequia del Rei, elemento etnológico.
- Castell de Bairén, Bien de Interés Cultural.
- Abric del Castell, elemento prehistórico.

Posteriormente, a finales de 2008, se realizó el trabajo de campo consistente en una prospección intensiva de cobertura total. Como conclusiones del informe, se pueden destacar las siguientes:

Se extremarán las precauciones, especialmente durante la ejecución de las obras, en la cercanía de los siguientes elementos: Ermita de Sant Antoni, Coveta Zacaes y Acequia

del Rey, por su proximidad al proyecto, aunque no se vean directamente afectados por el mismo.

En la zona del Castillo de Bairén, las condiciones del terreno: la presencia de maleza, los fuertes desniveles y cortados, han hecho impracticable en muchos puntos la prospección arqueológica. Podrían verse afectadas estructuras arqueológicas de época islámica pertenecientes al antiguo poblado de Bairén. Hay áreas del Castillo de Bairén de las que se desconoce la afección a posibles elementos arqueológicos, debido a las condiciones citadas que han impedido la prospección. Durante los trabajos no se ha encontrado afección directa al poblado de Bairén, Castillo de Bairén y yacimiento de la Cova del Castell, aunque en el caso de emplear explosivos en el desmonte de las laderas del cerro, podrían verse afectados estos elementos, por estar muy próximos.

Se plantean una serie de medidas correctoras:

Antes de la ejecución de las obras: desbroce y prospección de la zona en la que no ha podido hacerse por las condiciones del terreno; documentación sobre el estado de los elementos que pudiesen ser afectados (los del informe más los que pudiesen aparecer), proyecto y actuaciones de consolidación de los mismos; posibles modificaciones en las zonas de desmonte, si se pudiesen ver afectados elementos, que deberán ser aprobadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad Valenciana.

Durante la ejecución de las obras: seguimiento arqueológico intensivo en toda la zona, y si apareciesen nuevos restos arqueológicos, documentación mediante excavación arqueológica; limitación y prohibición del uso de explosivos en algunas zonas de la ladera del Castillo de Bairén para evitar la afección al Castillo de Bairén, Poblado de Bairén y Cova del Castell. En las zonas en que se determine esta prohibición, bajo supervisión arqueológica, se utilizarán medios mecánicos convencionales o, si fuese necesario, medios mecánicos de bajo rendimiento.

En las zonas de préstamos, vertederos, áreas de instalaciones auxiliares, caminos de acceso y en las zonas de los enlaces (dado que estos no se han definido en el anteproyecto), no se ha realizado prospección arqueológica.

Por ello, previamente a la redacción de los proyectos de construcción y formando parte de los mismos, se realizará en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte de la Comunidad Valenciana, una prospección arqueológica intensiva de la franja de ocupación del trazado (en una franja a cada lado del trazado de al menos 200 m de anchura) en las zonas en las que el trazado se hubiese modificado con relación al del estudio informativo (que no se hubiesen prospectado anteriormente) así como en la ladera del Castillo de Bairén que no pudo ser prospectada previamente, las de los enlaces, y en las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras, en el que se prestará especial atención a los elementos mencionados anteriormente. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, etnográfico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en los proyectos de construcción, que además incorporarán un programa de actuación compatible con el plan de obra redactado en coordinación con la citada Dirección General, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por arqueólogos de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas. Todos los trabajos arqueológicos incluirán un reportaje fotográfico en el que se refleje el desarrollo de los mismos.

En el proyecto constructivo, se analizará especialmente la adaptación del trazado para evitar la afección a los elementos arqueológicos en la zona del Castillo de Bairén, en la que es mayor la probabilidad de que sea afectado por el desmonte del p.k. 6+300 al 6+700, así como a la incertidumbre sobre la altura final del mismo.

Además de los elementos mencionados anteriormente al describir la prospección arqueológica, habrá que tener en cuenta los siguientes:

Alquería del Duc y lagunas, también catalogado como BIC, situada al otro lado del ferrocarril, por lo que no debe ser afectada, teniendo las necesarias precauciones durante las obras.

Chimenea Industrial ubicada en el p.k. 3+900, junto a la carretera. Incluida en la categoría Bienes Inmuebles de Relevancia Local en la Ley 5/2007 de la Generalidad, de modificación de la Ley 4/1998, del Patrimonio Cultural Valenciano. Por motivos de seguridad se va a trasladar esta chimenea desde su emplazamiento actual al p.k. 4+200 en la margen izquierda, donde actualmente se encuentra el campo deportivo abandonado de la Banyosa y que se va a utilizar durante las obras como zona para la ubicación de instalaciones auxiliares y vertedero. La chimenea se trasladará y se integrará en la restauración de esta zona.

5.7 Protección de la fauna. No se realizarán despejes, desbroces, voladuras, cimentaciones y en general actuaciones ruidosas, en todos los biotopos más sensibles para la fauna: cauces, vegetación de ribera, bosques, plantaciones forestales, que ocupan la mayor parte del trazado, en el periodo de nidificación y cría de la mayor parte de las especies. Asimismo, se evitarán los trabajos nocturnos y el uso de iluminación artificial, entre las 22 y las 8 horas, salvo los que sea imprescindible realizar en el interior de los túneles.

Los trabajos de movimiento de tierra mediante explosivos o maquinaria convencional, que se lleven a cabo en la zona próxima a la Zona Húmeda Catalogada Marjal de la Safor, y a la ZEPA Montduver-Marjal de la Safor y en el LIC Serres del Montduver i Marxuquera se ejecutarán fuera del periodo reproductor de la avifauna. En principio este periodo comprende los seis primeros meses del año, del 1 de enero al 30 de junio, y en cualquier caso se consultará a la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda para obtener autorización.

Según el estudio de impacto ambiental, en el río Serpis atravesado por el trazado, se encuentra el hábitat del samaruc (*Valencia hispánica*) por lo que es probable la presencia del mismo. Esta especie se considera en peligro de extinción por la legislación nacional española (Real Decreto 439/1990) y la autonómica valenciana (decreto 265/1994), e incluida con carácter de *especie prioritaria* en el anexo II de la Directiva de Hábitats de la Unión Europea. Se comprobará así mismo la existencia de la especie en la Acequia del Rey, donde también es probable la presencia del samaruc, y donde el ramal de conexión del Grao de Gandia confluye con la carretera que discurre en paralelo a la acequia. En coordinación con el organismo competente de la Comunidad Valenciana se adoptarán medidas específicas de protección de esta especie, en especial para la fase de obras.

Con respecto al propio cauce, en los ríos y arroyos con caudal permanente, se deberán evitar obras, desvíos o la construcción de pasos en los meses que se pueda afectar a la freza y alevinaje de la fauna piscícola. En todo caso, un calendario más preciso se establecerá en coordinación y de acuerdo con el organismo competente de la Comunidad Valenciana.

En el diseño de las medidas destinadas a la fauna: pasos, vallados, dispositivos de escape, adaptación de obras de drenaje, etc., se seguirán los criterios de la publicación del Ministerio de Medio Ambiente 2006 Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, n.º x 1 durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, se seguirán las Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte» del MARM (2008).

En el estudio informativo y en el estudio de impacto ambiental se prevé el mantenimiento de todos los drenajes, obras de fábrica y viaductos que pueden ser utilizados como pasos de fauna, dado que se trata de una duplicación de calzada. En el

estudio de impacto ambiental y en su documento complementario, realizado a instancia del órgano ambiental, se prevén nuevos pasos de fauna, destacando los siguientes:

Ecoducto en el p.k. 1+620: falsos túneles frente a la Ermita de Sant Antoni. La longitud del falso túnel (anchura del ecoducto) es de 80 m, anchura mínima prevista para los ecoductos en la publicación técnica citada.

Nuevos pasos en los pp.kk. 0+200 y 4+380, consistentes en marcos de 2x2 m, para mejorar la densidad de pasos de fauna existentes en la actualidad.

Drenaje adaptado para peces: En los cruces con los barrancos y el río Serpis se prevén estructuras adaptadas, con unas condiciones del sustrato similares a la del curso fluvial y evitando la presencia de obstáculos. Esto exigirá un mantenimiento y vigilancia de la estructura para un adecuado funcionamiento.

Tránsito de ganado: la variante de Gandia cruza dos vías pecuarias, la Cañada Real de Gandia y la Colada del Camino de Perdición. En todos los cruces se mantendrá la continuidad de las estructuras existentes (pasos inferiores) y se acondicionarán para facilitar su uso y limitar el efecto barrera de la infraestructura.

5.8 Afección a la vegetación y a los hábitats naturales. La actuación discurre próxima a los Lugares de Interés Comunitario, LIC Serres de Montdúver i la Marxuquera y LIC Marjal de La Safor cuyos hábitat asociados son de gran interés. También está muy próxima a la Zona Húmeda L'Ullal de L'Estany del Duc, cuya área de influencia podría verse afectada.

Si bien no se afecta la superficie de estos lugares, para evitar la afección en la fase de ejecución, no se realizarán actividades de obra (circulación de vehículos y maquinaria, acopios, etc) en la margen derecha de la carretera (al este de la línea de ferrocarril) entre el p.k. 6+400 y el final del trazado, zona donde el LIC y Zona Húmeda La Marjal de La Safor se encuentra muy próximo a la actuación. Se evitarán asimismo las actuaciones de obra en la margen derecha en las proximidades de la Zona Húmeda L'Ullal de L'Estany del Duc p.k. 6+100, salvo las necesarias para la construcción y demolición de ramales en el Enlace 3.

Asimismo, se localizan una serie de hábitats de interés comunitario no incluidos en la Red Natura 2000, en el entorno del río Serpis (pp.kk. 0+350 a 0+550) y la Acequia del Rey (pp.kk. 0+400 a 0+500 del Ramal Grao-Gandia del Enlace 3. En estas zonas se adoptarán las medidas necesarias (jalonamiento estricto de la zona de obras, evitar acopios y vertidos, restauración con especies similares a las existentes,...) para que la afección sea la mínima posible.

En la zona donde la vegetación arbórea y arbustiva es más abundante y valiosa, del p.k. 3+900 al p.k. 5+100 en la margen derecha y del p.k. 5+500 al final del trazado en la margen izquierda, se adoptarán las medidas preventivas y de restauración antes indicadas para minimizar la afección y en el diseño de los taludes se tendrá en cuenta este objetivo.

Se llevará a cabo la restauración de áreas degradadas ambientalmente, de los taludes, y de aquellas zonas de ribera que se vean afectadas por las obras.

Se realizará la recuperación de todas las formaciones vegetales que se vean afectadas por la actuación y en su entorno, en una superficie al menos igual a la ocupada por la infraestructura.

Se protegerán los ejemplares arbóreos localizados fuera de la franja de explanación de la plataforma de la línea y caminos repuestos. Para su protección se emplearán tabloneros de madera rodeando el tronco o el perímetro total que abarque la proyección sobre el suelo del sistema foliar en función de la necesidad de protección.

Para controlar y evitar la presencia de especie alóctonas de carácter invasor se limpiarán periódicamente los márgenes de la variante durante la fase de explotación.

También aumentará el riesgo de incendios y para ello se realizará un Plan de Actuación en caso de incendio. En las obras se va a contar con dispositivos de extinción (extintores, batefuegos, azadas y camiones cisterna), con emisoras en contacto con los servicios de extinción de incendios. También se impartirán cursos de prevención y

extinción de incendios al personal de la obra. Se tomarán medidas extraordinarias entre el 1 de julio y el 30 de septiembre y siempre que exista un incremento de riesgo de incendio.

Con carácter general, en los días y zonas para los que el nivel de preemergencia ante el riesgo de incendios forestales que recoge el Plan de Especial Frente al Riesgo de Incendios Forestales de la Comunidad Valenciana establezca al nivel 3 de peligrosidad de incendios, se suspenderán todos los trabajos o actividades que pudiendo entrañar grave riesgo de incendio les sea de aplicación lo anteriormente citado como consecuencia de las herramientas, maquinaria o equipos utilizados para su desarrollo.

En cualquier caso se tomarán todas las medidas preventivas señaladas en la legislación vigente tal y como el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o sus inmediaciones y la Orden de 30 de marzo de 1994, de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, por la que se regulan las medidas generales para la prevención de incendios forestales.

5.9 Integración paisajística. Se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 4/2004, de 30 junio, de Ordenación del Territorio y Protección de Paisaje de la Comunidad Valenciana, y se incluirá en el proyecto de construcción un estudio de paisaje. Este estudio, tal y como se detalla en los artículos 31, 32 y 33 de la citada ley, definirá los objetivos de calidad paisajística de la zona del proyecto, analizará las actividades que inciden en el paisaje y finalmente incluirá las medidas y acciones necesarias para cumplir los objetivos de calidad (entre ellas el plan de restauración paisajística).

En las bocas del túnel 1 (p.k. 2+000) se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente, con lo cual no habrá desmontes frontales en las bocas. En los falsos túneles cercanos a la Ermita de Sant Antoni (p.k. 1+700) su longitud y la forma de sus bocas se diseñarán con el mismo objetivo.

En ambos, se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

El proyecto de construcción incluirá un proyecto de restauración paisajística, del que formarán parte los túneles, falsos túneles, enlaces, viaductos (en especial la zona afectada por los mismos en ríos y barrancos), taludes, áreas de instalaciones auxiliares y zonas de vertedero.

En el diseño de taludes además de la seguridad y los criterios técnicos se tendrá en cuenta la integración paisajística y las afecciones (sobre las edificaciones, la vegetación, los cultivos,...) que podrían producir taludes más tendidos.

5.10 Especificaciones para el seguimiento ambiental. El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se relacionan los aspectos que serán objeto de seguimiento ambiental en las fases de construcción y de explotación.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Antes de la aprobación del proyecto de construcción, la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Fomento remitirá al órgano ambiental un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras, que sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento

de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Se ha de llevar a cabo el seguimiento y vigilancia ambiental, entre otros, de los siguientes aspectos del proyecto:

Controles previos a la ejecución:

- Ajustes en la morfología y diseño de desmontes y terraplenes.
- Ajustes en el acabado de estructuras, falsos túneles y túneles.
- Ajustes en el acabado de las obras de drenaje para su utilización como pasos de fauna.

Desarrollo de medidas contra el ruido con criterios adicionales de integración paisajística.

- Selección de zonas de préstamo.
- Ubicación en las zonas previstas y diseño de vertederos e instalaciones auxiliares.
- Accesos a los vertederos e instalaciones auxiliares.
- Definición de medidas contra la erosión, recuperación ambiental y paisajística.
- Protección del patrimonio arqueológico.
- Programación de actuaciones de protección, corrección e integración ambiental en coordinación con la ejecución del proyecto.

Vigilancia durante la fase de ejecución de las obras:

- Control de los movimientos de tierra y maquinaria.
- Vigilancia de la terminación de desmontes y terraplenes.
- Vigilancia relativa a la prevención de la erosión e inestabilidad del terreno.
- Vigilancia relativa a la protección del sistema hidrológico.
- Vigilancia de la hidrogeología, niveles y calidad.
- Vigilancia de la ejecución de túneles y estructuras.
- Vigilancia de la ejecución de demolición de estructuras existentes.
- Vigilancia del refuerzo de túneles ferroviarios existentes.
- Vigilancia de la ejecución de vertederos, instalaciones auxiliares y zonas de préstamo.
- Control sobre las operaciones de mantenimiento de la maquinaria.
- Vigilancia de la ejecución de las medidas de control de las afecciones sobre las poblaciones cercanas.
- Vigilancia de las medidas de control sobre la afección a la flora y fauna de interés.
- Vigilancia de las medidas de revegetación.
- Vigilancia de la calidad del suelo.
- Vigilancia de la ejecución de pantallas contra el ruido y otras medidas.
- Vigilancia de la ejecución de medidas correctoras de vibraciones.
- Control de acabado y limpieza final.
- Actuación arqueológica.
- Vigilancia de la actuación en la zona del Castillo de Bairén.

Vigilancia en la fase de funcionamiento:

- Control de los niveles de ruido.
- Control de las labores de mantenimiento de las áreas restauradas.
- Control y mantenimiento de las balsas de decantación.
- Seguimiento de los pasos de fauna.
- Vigilancia ante la aparición de impactos no previstos.

Durante los primeros tres años de la fase de explotación se elaborarán informes anuales e informes especiales, en respuesta a circunstancias excepcionales, que también se contemplan para la fase de construcción.

Los informes del Plan de Vigilancia Ambiental indicados anteriormente serán remitidos al órgano sustantivo y quedarán a disposición de la Dirección General de Calidad y



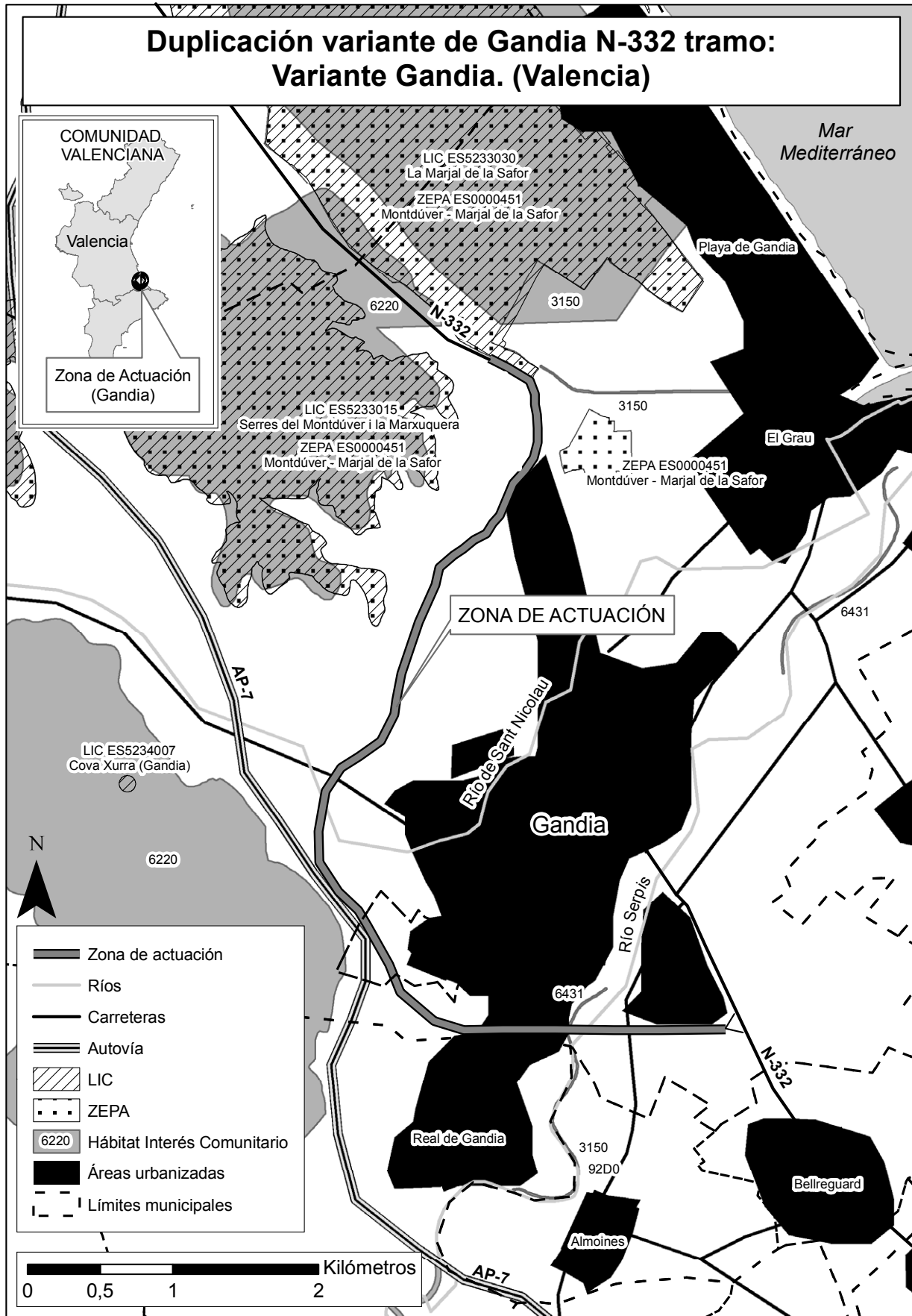
Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente que podrá requerirlos cuando lo considere oportuno.

El promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del BOE en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Duplicación de la variante de Gandia, N-332, puntos kilométricos 220,800 AL 226,000, al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa 5D y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica al Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 5 de octubre de 2012.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.



cve: BOE-A-2012-13407