

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

2620 *Resolución de 28 de enero de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Variante de La Safor. Tramo Oliva sur-inicio de la variante de Gandía, Valencia.*

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

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

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

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*—El promotor del proyecto y el órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El proyecto consiste en la construcción de una variante de trazado de la actual N-332, entre los PP.KK. 211+500 y 221+000, que conectará la citada N-332, al sur de Oliva, con la variante de Gandía. La variante de La Safor tiene como objeto dotar al área meridional de Valencia de una autovía alternativa a la autopista de peaje AP-7 y a la carretera N-332, que recorra el litoral con orientación norte-sur y que permita disminuir la elevada intensidad de tráfico que actualmente presenta la N-332.

El tramo incluido en el proyecto se localiza dentro de los términos municipales de Oliva, Fuente Encarroz, Rafelcofer, Beniarjó, Almoines, Bellreguart y Gandía, situados en la provincia de Valencia.

La variante de La Safor, con la Solución 2 finalmente seleccionada tras el proceso de evaluación, presenta una longitud de 12.543 m y discurre durante gran parte de su recorrido paralela al corredor de la autopista AP-7. La características principales de la infraestructura proyectada son las siguientes:

Velocidad de proyecto: 100 km/h.

Calzadas: 2 × 7,00 m.

Arcenes exteriores: 2,50 m.

Arcenes interiores: 1,00 m.

Mediana: 5,00 m.

Radio mínimo: 700 m.

Pendiente máxima: 4 %.

El proyecto incluye la construcción de seis enlaces; tres viaductos, uno sobre el futuro trasvase Alfadali-rambla Gallinera (PP.KK. 1+346-1+486) y dos sobre la autopista AP-7 (PP.KK.2+543-2+731 y 9+343-9+483); así como un túnel de 340 m de longitud en la zona denominada Tossal Gros (PP.KK. 4+460-4+800) y un falso túnel de 30 m de longitud (PP.KK. 4+430-4+460) a la entrada del túnel anterior.

Asimismo, el proyecto contempla como parte integrante del enlace nº 3 (P.K. 5+620) la conexión entre la N-332 y la carretera CV-670, que permite completar las conexiones entre las distintas infraestructuras presentes en la zona.

Las distintas alternativas contempladas en el proyecto se recogen en el apartado 4.1. Análisis ambiental para selección de alternativas de la presente declaración.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—La actuación se localiza en la llanura costera de la Comarca de La Safor, en el sector meridional de la provincia de Valencia, en su límite con la provincia de Alicante. El ámbito de estudio abarca una gran superficie ocupada por una llanura de muy suaves pendientes que se desarrolla hacia el mar Mediterráneo a partir de las estribaciones de la Sierra Gallinera.

El ámbito del proyecto se ubica dentro de la cuenca hidrográfica del Júcar, donde destaca la presencia de los ríos Serpis y Alfadalí, la rambla Gallinera, los barrancos Palmera y Miramar y las acequias de Mitjana, Mare y Sotaya. Los barrancos, ramblas y acequias presentan un carácter estacional y torrencial, drenando sus aguas al mar Mediterráneo. La zona de estudio se encuentra situada entre las unidades hidrogeológicas: 08.38 «Plana Gandia-Denia» y 08.37 «Almirante-Mustalla».

La zona de estudio se caracteriza por una gran influencia agrícola, donde destacan los cultivos de cítricos. La vegetación natural más extendida en la zona de actuación es la garriga, formación arbustiva dominada por la coscoja (*Quercus coccifera*), la cual aparece acompañada de lentisco (*Pistacia lentiscus*), romero (*Rosmarinus officinalis*), enebro (*Juniperus oxycedrus*) y torvisco (*Daphne gnidium*), y en menor medida la zona de pinares (*Pinus halepensis*) presentes en el entorno del Monte Rabat, en las laderas del Tossal de la Cruz y Tossal Gros y en la Sierra Gallinera.

La infraestructura proyectada no atraviesa ningún área de especial interés para la fauna. La fauna presente es típica de ambientes antropizados.

En la zona de actuación se localiza el Paisaje Protegido del Serpis, incluido en la Red de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana (Ley 11/1994, de 27 de diciembre), próximo al final del trazado proyectado, así como distintos hábitats de interés comunitario recogidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, destacando los siguientes: 6220* «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-Brachypodietea», 3150 «Lagos eutróficos naturales con vegetación Magnopotamion o Hydrocharition» y 3280 «Ríos mediterráneos de caudal permanente del Paspalo-Agrostidion con cortinas vegetales de Salix y Populus alba». Cabe destacar que en el ámbito de estudio no existen espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, siendo los más cercanos el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES5233038 «Dunes de la Safor» y el LIC y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000147 «Marjal de Pego-Oliva», situados, aproximadamente, a 2 y 1,7 km de la variante proyectada.

Dentro del patrimonio arqueológico destaca la presencia del yacimiento «Tossal de Almuixic», en la margen izquierda de la rambla Gallinera (T.M. de Oliva) y de la Alquería del Trinquet (T.M. de Almoines), declarado Bien de Interés Cultural, y las vías pecuarias: Vereda Real de Tossal Gross, Vereda del Camino Viejo de Gandía, Colada de Pardines y Colada de Alquibla.

3. *Resumen del proceso de evaluación.*

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

a) Entrada de la documentación inicial. La tramitación se inició el 9 de enero de 2007, al recibirse en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento comprensivo.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha de 13 de abril 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 con el documento comprensivo:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	X
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Delegación del Gobierno en Valencia	
Subdelegación del Gobierno en Valencia	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Infraestructuras. RENFE	
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Gestión del Medio Natural. Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	
Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Vivienda y Proyectos Urbanos. Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	
Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano. Consejería de Cultura, Educación y Deportes de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Obras Públicas. Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana	
Dirección de Proyectos. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	X
Área de Evaluación Ambiental. Secretaría Autonómica de Territorio y Medio Ambiente. Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Área de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad Ambiental. Secretaría Autonómica de Territorio y Medio Ambiente. Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	
Mancomunidad de Infraestructuras de Líneas Convencionales-ADIF Gerencia de Eje de Levante	
Mancomunidad de Municipios de La Safor	
Diputación Provincial de Valencia	
Ayuntamiento de Almoines	X
Ayuntamiento de Alquería de la Condesa	
Ayuntamiento de Bellreguart	X
Ayuntamiento de Beniarjó	
Ayuntamiento de Fuente Encarroz	
Ayuntamiento de Gandía	X
Ayuntamiento de Oliva	
Ayuntamiento de Palmera	X
Ayuntamiento de Piles	
Ayuntamiento de Rafelcofer	
Comunidad de Regantes de Alcoy	
ADENA	
S.E.O.	
Greenpeace	
Ecologistas en Acción	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Espacios protegidos. Vegetación y fauna. El proyecto, dada su ubicación, podría tener alguna incidencia sobre el Paisaje Protegido del Serpis y sobre el hábitat prioritario recogido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, 6220* «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-Brachypodietea», de acuerdo a los informes presentados por la Dirección General para la Biodiversidad y Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana. Asimismo, estos organismos señalan que se deberán adoptar las medidas necesarias para proteger la vegetación y la fauna existente en el ámbito de estudio, prestando especial atención a la vegetación presente en las inmediaciones del Monte Rabat, protegida dentro del Plan General de Ordenación Forestal de la Comunidad Valenciana, y al posible efecto barrera de la nueva infraestructura.

Hidrología. En la ejecución de la infraestructura proyectada se deberá evitar la afección sobre los cauces fluviales, especialmente el río Serpis y la rambla Gallinera, así como los numerosos barrancos y acequias y las zonas definidas en el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) existentes en el área de estudio, de acuerdo a las indicaciones realizadas por la Dirección General para la Biodiversidad, Confederación Hidrográfica del Júcar, Dirección General de Ordenación del Territorio y Secretaría Autonómica de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Patrimonio arqueológico. Se realizará una prospección arqueológica del área de actuación, así como un seguimiento arqueológico de las obras con objeto de garantizar la correcta protección del patrimonio cultural y arqueológico existente, según las consideraciones realizadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Deportes de la Generalitat Valenciana. Asimismo, deberán contemplarse los posibles efectos sobre las vías pecuarias afectadas por el proyecto.

Medio socioeconómico. Se propone evitar la afección u ocupación de la Vía Verde de La Safor, carril bici que une Gandía y Oliva, o en su caso, proceder a la reposición de la misma, de acuerdo a las indicaciones realizadas por la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de ADIF.

c) 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 remite al promotor con fecha de 13 de junio de 2007, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, así como 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.

3.2.1 Información pública. Resultado. La Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana sometió conjuntamente el proyecto y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 46, de 22 de febrero de 2008.

Con fecha de 14 de octubre de 2008, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprendía el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 94 alegaciones correspondientes a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Defensa, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Aguas de las Cuencas Mediterráneas, S.A. (ACUAMED), Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana, Dirección General de Patrimonio Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana, Diputación Provincial de Valencia, Ayuntamientos de Almoines, Bellreguart, Beniarjó, Fuente Encarroz, Gandía, La Alquería de la Condesa, Oliva, Palmera y Rafelcofer, así como diversas asociaciones ecologistas, de vecinos y particulares.

La mayor parte de las alegaciones presentadas tienen un carácter funcional o técnico, como es el caso de la solicitud de numerosos ayuntamientos, organizaciones ecologistas, asociaciones de vecinos y particulares sobre la posibilidad de liberalización de la autopista de peaje AP-7, en vez de la ejecución del presente proyecto. Asimismo, se plantean numerosas modificaciones de trazado con objeto de evitar impactos sobre el tráfico, bienes y servicios, y parcelas afectadas por la solución propuesta.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública:

Niveles sonoros. Durante la fase de explotación del proyecto se deberán realizar los estudios acústicos necesarios para garantizar que los niveles de ruido en las zonas habitadas no sobrepasen lo establecido en la normativa vigente, de acuerdo con las

indicaciones realizadas por los ayuntamientos implicados. En este sentido, el Ayuntamiento de Oliva y varias asociaciones de vecinos solicitan prolongar el túnel que discurre en la zona de Tossal Gros y San Antonio.

El promotor señala al respecto, que no es posible el soterramiento en todo el tramo de San Antonio mediante falso túnel debido a las afecciones que ello supondría sobre la AP-7 existente. Por otra parte, un nuevo túnel podría afectar al asiento de las edificaciones de la zona y, a su salida, afectaría a todos los cultivos en terraza de la zona del Tossal Gros. Por todo ello, afirma que la solución propuesta minimiza todas las posibles afecciones, teniendo en cuenta además la proximidad a la salida del túnel del enlace nº 3, fundamental en la funcionalidad de la futura obra, y cuya ubicación está interrelacionada con la longitud del túnel previsto.

Patrimonio cultural. Los ayuntamientos de Almoines y Bellreguart, así como varias asociaciones y particulares señalan la posible afección del proyecto sobre la Alquería del Trinquet, declarado Bien de Interés Cultural. La Dirección General de Patrimonio Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana informa favorablemente del proyecto a los efectos patrimoniales, aunque señala que el trazado seleccionado discurre próximo a la valla de la Alquería del Trinquet, por lo que debería preverse un ámbito de 200 m contados desde el contorno externo de la Alquería del Trinquet, de acuerdo a la Ley 5/2007, de 9 de febrero, por la que se modifica la Ley 4/98, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano.

Medio socioeconómico. Los ayuntamientos, asociaciones y particulares afectados consideran que el proyecto deberá garantizar la permeabilidad territorial, así como la reposición de los servicios, viales, servidumbres e infraestructuras afectadas.

Las consideraciones del promotor respecto a las cuestiones planteadas durante el periodo de información pública quedan recogidas en el apartado 4.-Integración de la evaluación de la presente declaración.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El estudio de impacto ambiental contempla tres alternativas para la ejecución de la variante de La Safor, las cuales presentan las siguientes características:

Alternativa	Longitud	Enlaces	Túneles	Viaductos
Solución 1	12.734 m.	6	2 de 230 y 340 m.	2 de 193 y 140 m.
Solución 2	12.543 m.	6	1 de 340 m.	3 de 140, 188 y 140 m.
Solución 3	11.692 m.	5	1 de 340 m.	5 de 140, 188, 400, 167 y 168 m.

En dicho estudio se realiza un análisis de los aspectos ambientales, funcionales y técnicos de las distintas alternativas planteadas. Desde el punto de vista ambiental los criterios adoptados para el estudio de las alternativas son los posibles impactos de éstas sobre la calidad atmosférica, calidad acústica, geología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, espacios protegidos, patrimonio cultural, planeamiento territorial y medio socioeconómico.

El promotor concluye que, dentro del margen de incertidumbre de este tipo de proyectos, por lo que respecta al impacto residual real, los resultados suponen una afección negativa superior en la Solución 3, con lo cual se considera en términos relativos como la más inconveniente. Respecto a las Soluciones 1 y 2, sus resultados son más semejantes al discurrir por el mismo corredor, siendo la opción ambientalmente más aconsejable la correspondiente a la Solución 2, ya que evita la ejecución de un túnel bajo el cerro de la Peña del Migdia, requiere un menor movimiento de tierras y presenta una menor afección sobre la vegetación, el paisaje y el patrimonio cultural.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida.

4.2.1 Impactos sobre los espacios naturales protegidos. El trazado proyectado no afecta a espacios protegidos incluidos en la Red Natura 2000, si bien, el final del mismo se

localiza, aproximadamente, a 50 m del Paisaje Protegido del Serpis, incluido en la Red de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana. El proyecto, con objeto de evitar afecciones indirectas al citado espacio, contempla el jalonamiento del final del trazado, coincidente con la propia N-332, en su aproximación con el río Serpis, prohibiéndose el emplazamiento de cualquier tipo de instalación, maquinaria e incluso el paso de personal que pueda dañar el entorno del mencionado paisaje protegido.

El trazado finalmente seleccionado no discurre sobre hábitats de interés comunitario recogidos en la Ley 42/2007, aunque se localiza muy próximo al hábitat prioritario 6220* «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-Brachypodietea», situado al sur de Oliva, sin que se prevea ninguna afección.

4.2.2 Impacto acústico. Durante la fase de construcción se producirá un incremento de los niveles sonoros a causa de la maquinaria utilizada, las voladuras y movimientos de tierra, los cuales desaparecerán una vez finalizadas las obras, mientras que durante la fase de explotación, se producirán los efectos acústicos como consecuencia de la circulación de los vehículos por la nueva autovía.

Los niveles máximos de ruido establecidos como admisibles para zonas residenciales e industriales por Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica de la Generalitat Valenciana, son los siguientes:

Uso dominante	Día dB(A)	Noche dB(A)
Residencial	55	45
Industrial	70	60

El estudio de impacto ambiental incluye un estudio de ruido en el que se concluye que durante la fase de explotación se podrán superar los citados niveles máximos permitidos en distintas zonas residenciales próximas al trazado proyectado, por lo que contempla la instalación de pantallas acústicas, construidas en hormigón fonoabsorbente, en los siguientes puntos kilométricos:

Puntos kilométricos	Margen	Longitud
0+100 – 0+400	Izquierda.	300 m.
3+900 – 4+400	Izquierda.	500 m.
6+100 – 6+200	Izquierda.	100 m.
7+400 – 7+900	Izquierda.	500 m.
11+400 – 11+900	Derecha.	500 m.

El programa de vigilancia ambiental contempla un seguimiento de los niveles de ruido, principalmente en las zonas sensibles próximas al trazado propuesto, con objeto de determinar nuevas medidas correctoras en caso de superación de los niveles establecidos en la legislación vigente.

4.2.3 Impactos sobre la geomorfología y edafología. Respecto a la geomorfología, las principales afecciones se pueden dar durante la fase de construcción como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, ejecución del túnel, explanaciones, vertidos de tierras y préstamo de materiales, dando lugar a la modificación de la morfología natural de la zona, a la reducción de la estabilidad de las laderas y al aumento de los procesos erosivos. El balance del movimiento de tierras del trazado seleccionado es el siguiente:

Préstamos (m ³)	Sobrantes (m ³)
2.646.028	420.016

El proyecto contempla la adecuación geomorfológica de los taludes del tronco de la autovía y de los viales de acceso y el control general de los movimientos de tierras. El diseño de los desmontes (1H:1V) y terraplenes (3H:2V) de los viales minimizará, en la

medida de lo posible, la ocupación de suelo. En los perfiles de coronación de los desmontes se evitarán las aristas vivas, tendiendo a perfiles romos y redondeados.

Se procederá a la revegetación de los taludes generados con objeto de minimizar los procesos erosivos. Asimismo, donde se prevean flujos y concentraciones importantes de agua, como es el caso de la zona del Tossal Gros, se plantearán, según la morfología del terreno, el revestimiento de grava o escollera, los difusores laminares, la protección de desagües, las barreras de sedimentos (de láminas filtrantes, de balas de paja o de ramajes) y/o el desagüe de taludes (bajantes).

Los préstamos necesarios procederán de canteras actualmente en explotación y con planes de restauración aprobados. Para el destino de las tierras sobrantes se utilizarán, en la medida de lo posible, canteras con espacios susceptibles de ser aprovechados para su restauración ambiental y vertederos autorizados. El promotor localiza cuatro canteras y nueve vertederos autorizados, así como dos áreas para el emplazamiento de las instalaciones auxiliares, próximas al trazado propuesto.

Con relación a la edafología, los efectos más importantes serán la destrucción y ocupación directa del suelo por la construcción de la autovía, la compactación del mismo en las áreas con presencia de instalaciones auxiliares y de tránsito de la maquinaria y vehículos de obra, y el riesgo potencial de contaminación por vertidos accidentales.

Como medidas de protección de la edafología, se procederá a la impermeabilización de las instalaciones auxiliares de obra; se delimitarán los perímetros de actuación mediante el jalonamiento de todas las zonas ocupadas por el proyecto; se realizará la retirada, almacenamiento y reutilización de la capa superior de tierra vegetal; se evitará, en la medida de lo posible, la apertura de nuevos caminos de acceso a la obra; se descompactarán los terrenos afectados y se dispondrá de un adecuado programa de gestión de residuos.

4.2.4 Impactos sobre la hidrología. Las principales afecciones sobre la hidrología superficial se derivan de la pérdida de calidad de las aguas de los cauces atravesados, debido al aumento de sólidos en suspensión y a los posibles vertidos accidentales de aceites y combustibles, así como de la alteración de la dinámica de flujo de escorrentía superficial e incremento potencial de los riesgos de represamiento e inundación como consecuencia de la ejecución de las obras.

Los cauces atravesados por el trazado proyectado son el río Alfadalí, los barrancos de Palmera y Miramar y la acequia Sotaya. Asimismo, en el ámbito de actuación existen dos zonas que pueden ser afectadas por inundaciones de Riesgo 3 según el PATRICOVA: una al pie del Monte Rabat, en su vertiente sur, y otra, en el margen izquierdo de la rambla Gallinera, en el inicio del trazado, antes de cruzar la autopista AP-7.

Respecto a la hidrología subterránea, las principales afecciones se podrían producir por la pérdida de calidad de las aguas subterráneas por contaminantes derivados del tráfico viario y potenciales accidentes viarios con vertidos contaminantes, dado el carácter semipermeable y permeable de la mayor parte de la litología de la zona. Por otro lado, no se prevé ninguna afección debida a la intersección de las aguas subterráneas en la zona coincidente con el túnel proyectado, ya que de acuerdo con los estudios geotécnicos realizados, en ningún momento se afectará a los niveles freáticos de los acuíferos existentes.

Las medidas propuestas en el proyecto para minimizar el impacto sobre la hidrología son las siguientes:

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden, al menos, a 5 m a cada lado del cauce. Siempre que sea técnicamente viable, se colocarán las pilas fuera de los cauces.

Se realizará un adecuado diseño de los drenajes transversales y longitudinales para garantizar que no se produzcan potenciales inundaciones y redireccionamiento de las aguas de escorrentía, cumpliendo la Instrucción de drenaje superficial 52IC (Orden de 14 de mayo de 1990 de la Dirección General de Carreteras), según las recomendaciones de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

En las zonas con riesgo de inundación, se procederá al diseño de los drenajes transversales, considerando como mínimo caudales con periodos de retorno de 100 años

para corrientes discontinuas, y de 500 años para corrientes continuas. Asimismo, se tendrán en cuenta los caudales extraordinarios de las zonas de actuación catalogadas por el PATRICOVA como de Riesgo 3.

Se instalarán balsas de decantación para el desbaste y decantación de los sólidos y barreras de sedimentación para evitar arrastre de sólidos a los cauces, procediéndose periódicamente a su mantenimiento, mediante la extracción, transporte y el depósito de lodos extraídos.

Se evitará la ubicación de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos en los cauces de drenaje natural del territorio. Las zonas de parques de maquinaria o instalaciones auxiliares estarán completamente impermeabilizadas y contarán con una balsa de decantación para la recogida de aguas de lavado.

El proyecto contempla el análisis de la calidad de las aguas en los cursos atravesados por el trazado propuesto, y un plan de limpieza ecológica de los cauces de la rambla Gallinera y del río Alfadalí respetando el equilibrio ecológico de las riberas.

4.2.5 Impactos sobre la vegetación. La ejecución del proyecto supondrá la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de la nueva infraestructura y en la apertura de accesos temporales e instalaciones auxiliares, así como la degradación de las comunidades vegetales próximas. En el trayecto propuesto se afecta principalmente a cultivos de cítricos, y en menor medida, a formaciones de vegetación natural como es el caso de algún ejemplar de pino carrasco (*Pinus halepensis*), zonas de matorral dominadas por la coscoja (*Quercus coccifera*) y la vegetación de ribera en los cauces atravesados.

El Estudio de Impacto Ambiental recoge el jalonamiento de la superficie de obra, con especial atención, a las áreas de vegetación de mayor valor ecológico, coincidentes en el sur de Oliva y Tossal Gros, así como las riberas del río Alfadalí y los barrancos de Palmera y Miramar.

Asimismo, en la zonal del túnel de Tossal Gros, se procurará restringir al máximo la zona de ocupación de los emboquillados de los túneles reduciendo a uno los viales de acceso. Para las zonas de vegetación riparia se procurará que las pilas y los estribos de las obras de paso sobre los cauces se sitúen a una distancia mínima que respete la vegetación de ribera.

El Estudio de Impacto Ambiental incluye un proyecto de restauración vegetal e integración paisajística de las zonas afectadas por el proyecto, que contempla la revegetación con especies autóctonas arbóreas y arbustivas. Asimismo, el Proyecto Constructivo contará con un Plan de Prevención y Extinción de Incendios a fin de evitar dicho riesgo durante la fase de obra.

4.2.6 Impactos sobre la fauna. Durante la fase de construcción se podrían producir molestias sobre la fauna como consecuencia de los movimientos de tierra y del tránsito de vehículos y maquinaria, esta afección tendrá un carácter temporal. Asimismo, durante esta fase, se podrá producir la eliminación, reducción o fragmentación de hábitats que pueden ocasionar el desplazamiento temporal de individuos o poblaciones, así como la modificación de su comportamiento. Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serán el efecto barrera provocado por la infraestructura proyectada y el riesgo de atropellos de los animales que accedan al interior del cerramiento.

Respecto al efecto barrera, la zona de actuación presenta en la actualidad un entorno bastante impermeabilizado debido a la presencia de la autopista AP-7 y de la carretera N-332. El trazado seleccionado, principalmente paralelo a la autopista AP-7, y el diseño del túnel en la zona de Tossal Gros y los viaductos proyectados evitarán incrementar el efecto barrera sobre la fauna.

El proyecto contempla la instalación de pasos de fauna, situados en los principales corredores biológicos presentes en la zona de actuación. Dichos pasos tendrán una altura máxima de 2 m y una anchura mínima de 0,5 m. Asimismo, se revegetarán para facilitar el acceso de los animales a los mismos.

Según el estudio de impacto ambiental, se procederá a la adecuación de las obras de drenaje transversal y longitudinal para permitir el paso de vertebrados terrestres, principalmente en el río Alfadalí y los barrancos de Palmera y Miramar.

Se contempla la instalación de un cerramiento perimetral para evitar el riesgo de atropello. Dicho vallado perimetral contará con dispositivos de escape que eviten que los animales queden atrapados en el interior. Durante la fase de explotación se realizará un seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna y dispositivos de escape.

La época reproductiva de la mayoría de las especies faunísticas presentes en el ámbito de estudio se sitúa entre los meses de febrero y julio. Las actuaciones más impactantes se programarán para evitar que coincidan con los citados periodos reproductivos de la fauna presente en la zona de estudio.

4.2.7 Impactos sobre el patrimonio cultural. Los principales elementos culturales o arqueológicos que pudieran verse afectados por el proyecto son la Alquería del Trinquet (T.M. de Almoines) y una parcela con abundantes restos de material cerámico, situada en junto a la autopista AP-7 (T.M. Rafelcofer).

El trazado proyectado intercepta las siguientes vías pecuarias: Vereda Real de Tossal Gros (pp.kk. 2+000 y 4+900), Colada de Alquibla (p.k. 9+000), Colada de Pardinós (p.k. 9+950) y Vereda del Camino Viejo de Gandia (rotonda de conexión con N-332).

El Estudio de Impacto Ambiental incluye una prospección arqueológica intensiva del trazado propuesto y de las áreas auxiliares, con objeto de identificar nuevos yacimientos y evitar la afección a los ya conocidos. Durante las obras se jalonarán y señalizarán debidamente los hallazgos arqueológicos identificados que queden próximos al trazado, aunque no vayan a verse afectados por el mismo. Durante la fase de ejecución se procederá al seguimiento arqueológico de las obras por un técnico competente, en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana.

El proyecto contempla la reposición de las vías pecuarias interceptadas por el proyecto, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad de sus usos compatibles y complementarios.

4.2.8 Impactos sobre el medio socioeconómico. El proyecto garantizará la reposición de los servicios, viales (incluido el carril bici Oliva-Gandía) e infraestructuras afectadas por el mismo, en coordinación con las administraciones y ayuntamientos afectados, así como el mantenimiento de la permeabilidad territorial.

4.3 Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras. En el siguiente cuadro se recogen las principales medidas preventivas y correctoras que se han contemplado en el proyecto a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental:

Posibles impactos	Medidas preventivas y correctoras
Ruido	Instalación de pantallas acústicas y seguimiento de los niveles sonoros durante la fase de explotación.
Geomorfología y edafología	Adecuación geomorfológica de los taludes. Los préstamos procederán de canteras autorizadas. Las tierras sobrantes se trasportarán a vertederos autorizados.
Hidrología	Instalación de balsas de decantación y barreras de sedimentación. Adecuado diseño de los drenajes transversales y longitudinales. Plan de limpieza ecológica de los cauces de la rambla Gallinera y del río Alfadalí
Vegetación	Proyecto de restauración vegetal e integración paisajística. Plan de Prevención y Extinción de Incendios.
Fauna	Construcción de pasos de fauna en los principales corredores de fauna e instalación de un vallado perimetral para evitar el riesgo de atropellos. Ejecución de las actuaciones más impactantes fuera del periodo reproductivo de la fauna existente.
Patrimonio cultural	Seguimiento arqueológico durante las obras. Reposición de las vías pecuarias afectadas.

Posibles impactos	Medidas preventivas y correctoras
Medio socioeconómico.	Reposición de los servicios e infraestructuras afectadas, como es el caso del carril bici Oliva-Gandía. Mantenimiento de la permeabilidad territorial.

5. *Condiciones de protección ambiental específicas.*—Se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras propuestas y aceptadas por el promotor durante todo el proceso de evaluación de impacto ambiental.

El diseño de los pasos de fauna y del cerramiento perimetral en el Proyecto Constructivo se realizará de acuerdo con las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Medio Ambiente (2006).

La ejecución de las actuaciones más impactantes sobre la fauna, se coordinarán con la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana para evitar que coincidan con los periodos reproductivos de la fauna presente.

Se deberá prever un ámbito de 200 m contados desde el contorno externo de la Alquería del Trinquet, catalogado como Bien de Interés Cultural, de acuerdo a la Ley 5/2007, de 9 de febrero, por la que se modifica la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el seguimiento de las obras, así como todas las incidencias que sucedan durante el desarrollo del proyecto.

El objetivo es el cumplimiento de todas las indicaciones y medidas expuestas en el estudio de impacto ambiental, así como los condicionantes determinados en la presente declaración.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará a un responsable del seguimiento y vigilancia ambiental que, además de encargarse del cumplimiento de las medidas propuestas, habrá de presentar un registro del seguimiento de las mismas y de incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Durante la fase de obras, el promotor deberá explicitar en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se haya publicado la declaración de impacto ambiental.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Variante de La Safor. Tramo Oliva sur - inicio de la variante de Gandía (Valencia) concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 2 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 28 de enero de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

