

## III. OTRAS DISPOSICIONES

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

**2364** *Resolución de 25 de enero de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Carretera N-337, acceso sur al puerto de Gandía desde la carretera N-332, punto kilométrico 200+800, provincia de Valencia.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado 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, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según el Real Decreto 1443/2010, de 5 de noviembre, 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.

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

Objeto y justificación. El trazado de una nueva carretera, que dará acceso al puerto de Gandía desde la N-332 tratando de facilitar las comunicaciones del puerto y evitando las travesías urbanas mediante una conexión directa con la red viaria circundante a través de la N-332, que pertenece a la Red de Interés General del Estado.

Localización. El proyecto se localiza dentro del término municipal de Gandía, en la comarca denominada La Safor, en la provincia de Valencia (Comunidad Valenciana).

Descripción sintética. Tiene una longitud de 4.200 m y su inicio en el p.k 220+800 de la N-332, al este del núcleo de Gandía y se dirige hacia el puerto por el sur de esta localidad y del cauce del río Serpis, hasta llegar a la altura del barrio del Els Marenys de Rafalcaid; desde aquí, cruzará el río mediante un puente de 190 m, en las inmediaciones del recinto portuario, junto al barrio de Venecia, donde finalizará el trazado.

Consta de tres tramos, comprendidos entre 4 glorietas con radios de 48 m las 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> y de 25,5 m la última glorieta que da acceso al puerto y 8, 6, 10 y 6 ramales de entrada/salida, respectivamente.

Características geométricas:

Velocidad específica: tramo 1: 80 km/h, tramo 2: 60 km/h, y tramo 3: 80 km/h en la parte inicial y 60 km/h en la parte final.

Secciones transversales: tramos 2 y 3: doble calzada con dos carriles por sentido de 3.50 m, mediana de 2 m y arcenes exteriores de 2.5 m. Tramo III: una calzada de dos carriles de 3.5 m y arcenes 2.5 m.

Radio en planta: tramos 1 y 2: mínimo de 300 m y máximo de 700 m; en el tramo 3, mínimo de 140 y máximo de 360 m.

El proyecto incluye la construcción de un puente sobre el río Serpis de 190 m de longitud, anchura variable entre 17,00 y 17,60 m y cuatro vanos.

Dos marcos contiguos para pasos inferiores, uno en el p.k. 0+340, para el cruce de la nueva carretera con la vía verde Gandia-Oliva, de 141 m de longitud, y otro para el cruce con la futura vía de ferrocarril Gandia-Oliva en el p.k. 0+349, con una longitud de 147,85 m.

También se ha proyectado un carril bici en la margen izquierda de la futura carretera, a lo largo de todo el recorrido.

La traza se dispondrá sobre el nivel del terreno existente, elevada del mismo una altura que oscila entre 0,50 y 1,00 m, con el fin de dar adecuada resolución a las múltiples intersecciones con la red de acequias y con las obras de drenaje transversal existentes.

Alternativas consideradas. En el estudio de impacto ambiental no se ha llevado a cabo un análisis de alternativas ya que se dan una serie de condicionantes que han determinado que la solución adoptada para el acceso sur al puerto de Gandia desde la N-332 sea la definida para mantener la funcionalidad, sin afectar al planeamiento urbanístico vigente:

El trazado de la carretera se ajusta al espacio destinado a viario en el Plan de Ordenación Urbana de Gandia.

El área comprendida entre la nueva carretera y la CV-671 está clasificada como suelo urbanizable (sector Sanxo Llop), y tiene un plan parcial y proyecto de urbanización aprobados. En una de las parcelas previstas en el plan parcial se va a construir un hospital comarcal, de cuyo viario principal se ha previsto una salida directa a la nueva carretera mediante un carril de aceleración. Tanto la urbanización como el hospital están en fase de ejecución; el hospital, casi finalizado.

En el tramo 3, el trazado en planta está condicionado por la existencia de la zona urbanizada de Marenys de Rafalcaid y la cercanía del cauce del río Serpis.

En alzado, el trazado está condicionado por la necesidad de situar obras de drenaje y alcanzar la cota necesaria por encima de la cota de inundación para el periodo de retorno de 500 años, para la estructura que cruza el río Serpis.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Hidrología. El ámbito del proyecto se ubica en la cuenca hidrográfica del Júcar, dentro de la zona de explotación de la Marina Alta. Se enmarca dentro de la unidad hidrogeológica 08.38 Plana Gandia-Denia. El trazado se aproxima a dos meandros del río Serpis. El segundo meandro se encuentra próximo al trazado y a la desembocadura del río. En la zona existen multitud de canales de riego para cultivos.

Vegetación. La zona de estudio se caracteriza por una gran influencia agrícola, donde destacan los cultivos de cítricos. Existen también, de forma aislada, cultivos de huerta y en las proximidades del núcleo urbano de Marenys de Rafalcaid, algunas parcelas de cultivo de cítricos abandonadas. En la zona de cruce del Río Serpis, este se encuentra encauzado, no existiendo vegetación natural, ni en las riberas ni en el fondo del cauce.

Fauna. La infraestructura proyectada no atraviesa ningún área de especial interés para la fauna. La fauna presente es típica de ambientes antropizados. En el caso de las especies acuáticas, no se presentan especies de interés dadas las pobres condiciones que presenta el río Serpis en la zona en la que se cruza.

Paisaje. 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), el cual se ve atravesado en la parte final del trazado proyectado.

Hábitats de interés comunitario. En las inmediaciones del ámbito de actuación se presentan los hábitats de interés comunitario recogidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, 6430 Megaforbios eutrofos hidrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino y 3280 ríos mediterráneos de caudal permanente del Paspalo-Agrostidion con cortinas vegetales ribereñas de Salix y Populus alba.

Ruido. En la zona de estudio destacan como zonas previsiblemente afectadas por ruido el proyecto de urbanización Sector Sanxo-Llop y el futuro Hospital Comarcal (ambos en fase de construcción), el barrio de Marenys de Racafaild y después del cruce del río Serpis, el barrio de Venecia al final del trazado.

Patrimonio cultural. Dentro del patrimonio arqueológico destaca la presencia de los yacimientos la Alquería de Sant Andreu y Rafalcait-Hort del Comte, afectados directamente por el trazado entre los pp.kk 1+500 y 1+700, 2+380 y 2+720 respectivamente, y los yacimientos El Rajolar y Ermita de Sant Vicent, localizados al este del trazado, pero que no se verán afectados por las obras. En cuanto a las vías pecuarias, señalar que la más cercana se encuentra a 50 m de la zona de actuación; se trata de la Colada del camino de la Dula, perteneciente al término municipal de Gandia, por lo tanto no afectada por el proyecto.

### 3. Resumen del proceso de evaluación.

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

a) Documentación inicial. Con fecha 17 de diciembre de 2009 tiene entrada el documento inicial en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha de 2 de febrero de 2010, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el periodo de consultas previas. En el cuadro figuran los organismos que fueron consultados y de ellos, los que han respondido:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	—
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	—
Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. ....	X
Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura... .	X
Autoridad Portuaria de Valencia del Ministerio de Fomento. ....	X
Subdelegación del Gobierno en Valencia. ....	-
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.....	X
Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana. ....	x
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación de Valencia. ....	—
Ayuntamiento de Gandia (Valencia). ....	X
ADENA (Madrid). ....	—
SEO (Madrid).....	—
Ecologistas en Acción (Madrid).....	—

Los aspectos ambientales más relevantes de las repuestas son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino señala que con fecha 11 de mayo de 2007 informó favorablemente el proyecto, y que con fecha 7 de abril de 2009, se autorizaron las obras, siguiendo vigente dicha autorización.

La Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura considera necesario realizar un estudio más exhaustivo del impacto sobre el patrimonio arqueológico, tanto de los yacimientos conocidos e incluidos como aquellos que pudieran hallarse en la zona afectada y que aún no hayan sido objeto de prospección o reconocimiento previo alguno.

La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental, se ha consultado a diferentes departamentos pertenecientes a la Consejería, obteniéndose respuesta por parte del Servicio de Paisaje, con fecha 9 de marzo de 2010, y del Servicio de Ordenación Sostenible del Medio, con fecha 6 de abril de 2010.

En las conclusiones del informe remitido indica que se deberá contemplar el Plan de Acción Territorial sobre Prevención de Riesgos de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), al que también hace referencia el Servicio de Ordenación Territorial.

El estudio de impacto ambiental deberá contener un estudio de alternativas, ya que en el mismo no se plantea ninguna alternativa al trazado seleccionado que permita justificar la alternativa elegida desde el punto de vista ambiental, funcional y económico.

En el cruce con el río Serpis, el estudio de impacto ambiental analizará los efectos negativos que pudieran afectar al ámbito del espacio natural protegido, con especial atención a la calidad de las aguas, modificación de ribera y trazado natural.

En relación al patrimonio cultural indica que se deberá recabar el informe preceptivo de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano y Museos.

Deberán eliminarse correctamente los residuos de vegetación evitando su quema. La revegetación se diseñará con especies propias de la flora local, evitándose el empleo de especies exóticas, en especial, de aquellas de carácter invasor, que aparecen en los anexos de la Orden de 10 de septiembre de 2007 de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, por la que se aprueban medidas para el control de las especies vegetales exóticas invasoras en la Comunidad Valenciana.

El Ayuntamiento de Gandia plantea que debe ajustarse en la medida de lo posible al corredor definido en el Plan General de Gandia para esta futura vía, aprobado por el Consejero de Obras Públicas Urbanismo y Transporte en julio de 1999.

El trazado debe ceñirse al terreno sin crear grandes terraplenes, y el estudio de impacto ambiental debe analizar la colocación de pantallas acústicas en la zona del futuro hospital comarcal.

c) Indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas. Con fecha de 30 de marzo de 2010, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas, así como de los principales aspectos a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental. Con fechas 17 de mayo y 10 de junio de 2010 se remiten al promotor las respuestas de la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Generalitat Valenciana recibidas fuera de plazo.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Información pública. Resultado. El 3 de julio de 2010 la Dirección General de Carreteras somete a información pública el estudio de impacto ambiental y remite dicho estudio a los organismos consultados en cumplimiento del art. 9.3 del RDL 1/2008, de Evaluación de Impacto Ambiental.

El 1 de octubre de 2010, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de información pública. El contenido ambiental más relevante de las alegaciones así como las respuestas del promotor son las siguientes:

Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. Las actuaciones producen afecciones al dominio público marítimo terrestre (DPMT) y a la calidad de las aguas marinas en la zona de influencia de la desembocadura. El proyecto debe asegurar su compatibilidad con la Directiva Marco del Agua en relación a la calidad de las masas de agua. Indica medidas a tener en cuenta dentro del Plan de Vigilancia Ambiental (PVA). El acceso y las operaciones de la maquinaria se limitarán estrictamente a la zona de DPMT previa y debidamente autorizada. El DPMT se restituirá en la medida de lo posible a su estado original.

El promotor señala que los informes técnicos del PVA deberán aportar el resultado de los análisis de aguas. De cualquier manera, previo al comienzo de las obras, se desarrollarán los complementos del PVA que permitan la adopción de las medidas de control y corrección señaladas en la alegación, las cuales se someterán a autorización previa de la Secretaría General del Mar, si así fuese requerido.

Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. Señala que con fecha 7 de abril de 2009 se autorizaron las obras del proyecto, y que con fecha 9 de marzo de 2010 se remitió informe a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM, el cual sigue vigente.

El promotor señala que durante la ejecución de los trabajos se atenderá a las condiciones descritas en la autorización de dicha Confederación, de fecha 7 de abril de 2009.

Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento. Informa que el proyecto se ha realizado teniendo en cuenta el proyecto básico del tramo Gandia-Oliva del ferrocarril de cercanías, redactado y aprobado por la Generalitat Valenciana.

Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura. Indica que el técnico responsable de las actuaciones arqueológicas deberá ser un arqueólogo titulado y que acredite experiencia. Considera que dada la afición que el proyecto va a tener sobre el patrimonio arqueológico, como la villa romana de Rafalcait-Hort del Comte, parecería adecuado llevar a cabo, desde la fase preliminar, una excavación en extensión en área abierta, desarrollando con mayor detalle la metodología a seguir, la cual deberá contemplar, entre otros, la elaboración de una memoria final, estudio de materiales, etc.

El promotor señala que las indicaciones realizadas por dicho organismo se desarrollarán, previamente al inicio de las obras, atendiendo a la autorización que proporcione la administración competente (Consejería de Cultura), según se establece en la conclusión final del informe emitido por la Subdirección General de Protección de Patrimonio Histórico.

Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad Valenciana. El promotor solicitó autorización sobre el proyecto de intervención arqueológica que se incluyó en la redacción del estudio de impacto ambiental.

La citada Dirección General concede la autorización de la intervención arqueológica de los lugares paleontológicos, etnológicos o arquitectónicos presentes en el ámbito afectado, indicando que se deberá presentar un informe pormenorizado de cada una de las fases planteadas en la intervención arqueológica y comunicar el inicio y finalización de cada una de ellas. Se podrá ejecutar la actividad comunicando la fecha de inicio de la misma a la Unidad de Inspección Provincial correspondiente. Los materiales obtenidos como consecuencia de la actuación autorizada deberán depositarse en el Museo Arqueológico de Gandia. Además, determina una serie de obligaciones para los directores de la actuación arqueológica.

Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana incluye los informes del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental, así como del Servicio de Ordenación Sostenible del Medio y del Servicio de Ordenación Territorial (éstas dos últimas pertenecientes a la Dirección General de Territorio y Paisaje).

Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental. En relación al impacto acústico, considera que durante los primeros 6 meses se deberá comprobar el nivel sonoro transmitido en el entorno, y en caso de que se superen los niveles fijados en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad Valenciana, se deberán adoptar las medidas correctoras para la reducción de los niveles sonoros.

En lo referente al patrimonio cultural, señala que las actuaciones previstas en el proyecto deberán contar con la autorización de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano y con su informe favorable, incorporando en todo caso las prescripciones que en el mismo se establezcan, de acuerdo a los efectos patrimoniales que se establezcan en el artículo 11 de la Ley 5/2007, de 9 de febrero, del Patrimonio Cultural Valenciano.

En lo que respecta al préstamo propuesto en el estudio de impacto ambiental, localizado a unos 50 m al este del yacimiento romano Rafalcait-Hort del Comte, en caso de preverse su utilización, deberá ser autorizado según lo dispuesto en la Ley 22/1973, de Minas, y tramitarse de acuerdo al Reglamento de Impacto Ambiental, aprobado por el Decreto 162/90, de 15 de octubre, del CONSEP de la Generalitat Valenciana.

El promotor señala que el PVA, incluye la supervisión y adopción, durante la fase inicial de explotación de la carretera, de medidas correctoras, si fuese necesario. Respecto a los yacimientos cercanos, indica que con fecha 14 de mayo de 2009, solicitó autorización para realizar la intervención arqueológica a la Unidad de Inspección del Patrimonio Histórico-Artístico de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, recibándose la misma el 31 de agosto de 2009.

Servicio de Ordenación Sostenible del Medio considera que el estudio de impacto ambiental recoge todas las indicaciones que se indicaban en el informe emitido por dicho organismo el 6 de abril de 2010, considerando que las medidas preventivas, correctoras y protectoras son suficientes para prevenir y corregir los efectos negativos que la actuación pudiera causar al paisaje protegido del Serpis.

Servicio de Ordenación Territorial. Considera que debe llevarse a cabo un estudio de inundabilidad que justifique la actuación propuesta desde dicho punto de vista.

El promotor señala que el EsIA incluye un estudio de inundabilidad en el que se analizan distintas hipótesis, concluyéndose que la influencia de la futura carretera en la cota de inundación es poco significativa y puntual (suelo no urbanizable).

Servicio de Paisaje informa que, visto el trazado final de la futura infraestructura y su cercanía al entorno del Paisaje Protegido del Serpis, se deberá asegurar la permeabilidad de los caminos que atraviesan dicha infraestructura hacia el río, especialmente en el último tramo. Se deberá asegurar la conexión entre el barrio de Venecia y la zona costera mediante pasos para ciclistas y peatones, además de garantizar el tratamiento de los terraplenes de la glorieta n.º 4.

El promotor indica que en cuanto a la reordenación de los caminos, se podrá seguir accediendo por el Camí de Rafalcaid. El proyecto sustituye la intersección en T que existe en la CV-670 por una glorieta, reordenando los accesos y mejorando la seguridad en dicha intersección. La conexión de peatones y ciclistas con el barrio de Venecia está asegurada. Además, el proyecto contempla la restauración de la vegetación de los terraplenes de la glorieta n.º 4, incluida en el estudio de impacto ambiental como medida correctora.

Grupo Municipal de Bloc-Verds del Ayuntamiento de Gandia considera que puede existir una afección sobre la fauna del paisaje protegido del río Serpis, ya que el río Serpis está siendo utilizado como zona de nidificación de numerosas aves y pone de manifiesto la presencia de anguilas y otras especies que acceden desde el mar, solicitando que dichas circunstancias se tengan en cuenta a la hora de abordar aspectos como la intensidad lumínica de las instalaciones previstas sobre el puente, y sobre todo, se consideren las acciones pertinentes en los apartados de medidas Correctoras de protección de la fauna y la flora y en el programa de vigilancia ambiental.

El promotor señala que en la zona de cruce de la infraestructura con el río Serpis los márgenes se encuentran totalmente antropizados, señalando la presencia de dos espigones ortogonales a la costa, instalaciones portuarias, zonas residenciales, etc., siendo la vegetación de ribera prácticamente inexistente. Asimismo, indica que a pesar de que durante la redacción del estudio de impacto ambiental no se ha detectado la presencia de especies de especial relevancia, el PVA contempla la inclusión y seguimiento de informes relativos a las medidas de protección de flora y fauna, actuando con las medidas correctoras que se consideren convenientes, contemplando expresamente para la desembocadura del río Serpis, la actuación de especialistas en la materia que garanticen la protección de la flora de interés (identificación, delimitación de zonas, trasplantes en su caso, etc.); e igualmente establece unas medidas de carácter general que garantizan la protección de la flora.

En cuanto a la iluminación del puente prevista, ésta será modificada para que la misma no afecte, de forma directa, al cauce. Respecto de la calidad de las aguas (en fase de ejecución de la estructura) se dispondrán las medidas de control y correctoras necesarias para que, fuera del ámbito de la actuación, la calidad del agua garantice un adecuado hábitat para las especies.

Considera grave la afección por interrupción de la continuidad de los caminos Torre dels Pares y Camí del Comte, para los que solicita estudiar la construcción de sendos pasos inferiores que permitan la continuidad de los caminos. Asimismo, indica que en las cercanías de la nueva carretera, aunque no afectado por ella, se encuentra L'Assagador del Camí de la Dula, reconocida dentro del inventario de vías pecuarias de la Comunidad Valenciana. Tras una serie de suposiciones, se considera que el camino denominado Camí del Comte es la continuación de dicha vía pecuaria. Solicita que se estudie la posibilidad de incorporar un paso inferior para dar continuidad al camino, o bien, se inicien los trámites legalmente establecidos para la modificación del trazado de la vía pecuaria.

El promotor señala que se compatibilizará el drenaje dispuesto en p.k. 2+700, en las inmediaciones del Camí del Comte, con el tránsito peatones, ciclistas y vehículos ligeros. Asimismo, señala que actualmente el Camí del Comte no está incluido dentro del catálogo de vías pecuarias de la Comunidad Valenciana, y que en todo caso, debe ser la administración competente en la materia la que solicite el tratamiento particular de la citada vía en aras a verse recogida en algún catálogo o plan en desarrollo que pudiera conferirle una figura de protección particular.

Señala que debería estudiarse la necesidad de instalar pantallas acústicas en el barrio de Venecia, debiendo quedar este hecho claramente comprobado.

El promotor indica que el EsIA incluye un estudio acústico, a partir del cual se determina y justifica la inclusión de medidas de protección contra la contaminación acústica mediante la colocación de pantallas. De cualquier manera, señala que el PVA contempla la implantación de medidas correctoras ante nuevos impactos que se detectasen durante el primer año de explotación de la infraestructura.

Afirma que el mayor flujo de comunicación del barrio de Marenys de Rafalcaid se produce con el Grao de Gandia accediendo desde la carretera Nazaret-Oliva a la altura del puente de Daimús, por lo que solicita estudiar la inclusión de un paso inferior que permita seguir dando continuidad al acceso tradicional.

El promotor considera que con la nueva ordenación de infraestructuras se mejora sustancialmente la plataforma de circulación, disminuyendo drásticamente la accidentalidad. Por lo tanto no considera adecuado modificar la reordenación de accesos proyectada.

Indica que a pesar de que la Asociación de Vecinos del barrio de Venecia se ha mostrado en numerosas ocasiones contraria a su ejecución, así como el propio gobierno municipal (en diversos acuerdos plenarios) continúa apareciendo en el proyecto la rotonda n.º 4 en el citado barrio. Solicita aclaración respecto a si definitivamente la rotonda n.º 4 forma o no parte del proyecto, También hace referencia al denominado muro 2 del que no puede apreciar sus características y solicita dejar claro su altura y material de construcción.

El promotor señala a este respecto que la solución de la rotonda n.º 4 en el barrio de Venecia sí que es objeto de la presente actuación y ésta desarrolla lo determinado en el planeamiento vigente del municipio. Respecto al muro, señala que se trata de una estructura de contención ejecutada con hormigón armado, con alzado visto desde las propias instalaciones deportivas y con una altura variable entre 0,43 y 1,66 m en el punto más alto.

Associació de Veïns dels Marenys de Rafalcaid expone que la ejecución de la nueva carretera llevará aparejada un grave impacto sobre el barrio, desde el punto de vista visual y paisajístico, citando el aumento de la contaminación acústica y ambiental. De forma detallada menciona que la modificación de los accesos a Marenys de Rafalcaid causará un perjuicio a los vecinos, pues se incrementa la distancia a recorrer por éstos.

El promotor considera que con la nueva ordenación de infraestructuras se mejora sustancialmente la plataforma de circulación, disminuyendo drásticamente la accidentalidad. Por lo tanto, no considera adecuado modificar la reordenación de accesos proyectada.

Arc De Mig Punt, Associació Memòria i Patrimoni, expone que la vía Dianium (Camí del Comte) se ve seccionada por el trazado de la nueva carretera, solicitando la sobreelevación de la nueva infraestructura de manera que se evite el corte del camino y se garantice la continuidad e integridad de la vía. Respecto del camino Torre dels Pares solicita la creación de un paso inferior sobre la futura N-337 proyectada.

El promotor señala que se compatibilizará el drenaje dispuesto en p.k. 2+700 (en las inmediaciones del Camí del Comte), con el tránsito de peatones, ciclistas y vehículos ligeros. Respecto al camino Torre dels Pares, señala que se le proporciona continuidad a través de una vía de servicio (400 m) que conecta con la glorieta n.º 2.

Colectivo Local de Gandia del Bloc Nacionalista Valencià indica que se deben adecuar los apartados de medidas correctoras y el programa de vigilancia ambiental a la realidad de la existencia de las especies de la desembocadura del río Serpis. Del mismo modo, considera que el diseño del puente debe contar con el menor número posible de elementos aéreos susceptibles de causar impactos en las aves, así como eliminar cualquier tipo de línea eléctrica aérea en el entorno. Señala que deben diseñarse los elementos de iluminación del puente para evitar que la luz llegue al cauce del río, afectando así a especies sensibles a la luz nocturna como puedan ser las anguilas.

El promotor, respecto a la fauna de la desembocadura del río Serpis, responde lo mismo que a la alegación del Grupo Municipal de Bloc-Verds del Ayuntamiento de Gandia. Respecto al diseño del puente, señala que no existen nuevos elementos aéreos en dicha zona susceptibles de producir colisión de aves y que se eliminarán los actuales báculos de iluminación dispuestos sobre la estructura.

Alegaciones de particulares hacen referencia a las vías pecuarias de la zona de estudio, entre ellas el Camí del Comte.

#### 4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para la selección de alternativas. Como se ha indicado en el apartado 1 de la presente declaración, en el estudio de impacto ambiental no se ha llevado a cabo un análisis de alternativas ya que la zona presenta una serie de condicionantes que han determinado que la solución adoptada para el acceso sur al puerto de Gandia desde la N-332 sea la definida para mantener la funcionalidad, sin afectar al planeamiento urbanístico vigente.

4.2 Impactos significativos de la alternativa propuesta. Medidas correctoras. Espacios naturales protegidos: el trazado discurre muy próximo al hábitat de interés comunitario 6430 Megaforbios eutrofos hidrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano alpino y al 3280 ríos mediterráneos de caudal permanente del Paspalo-Agrostidion con cortinas vegetales ribereñas de *Salix* y *Populus alba*. Con la finalidad de minimizar la posible afección, previamente al inicio de los movimientos de tierra, se llevará a cabo una visita de campo por parte de un especialista botánico, para así identificar los elementos arbóreos de interés, jalonar las áreas a preservar e indicar los ejemplares que deben ser trasplantados.

Paisaje. El final del trazado afecta al paisaje protegido del Serpis. Según el análisis llevado a cabo en el estudio de impacto ambiental dichos impactos serán leves; además, se integrará en una zona en la que ya existía otra vía de comunicación. El proyecto prevé llevar a cabo una integración paisajística de las zonas afectadas por las obras así como de la propia infraestructura. En particular, se llevará a cabo la compatibilización paisajística de las obras asociadas al proyecto, con las obras de defensa y de adecuación ambiental del río Serpis promovidas por ACUAMED, S.A., mediante un talud que actuará como nexo de unión entre ambas obras, de manera que las integre visualmente, el cual será revegetado.

Vegetación. En el trayecto propuesto se afecta principalmente a cultivos de cítricos, y en menor medida, cultivos hortícolas.

Para minimizar la afección sobre los cultivos, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. La ocupación se ceñirá lo más posible al ancho de la plataforma, jalonando asimismo los límites de las zonas de vertedero, instalaciones auxiliares y prestamos, en caso de ser necesarios. No se utilizarán, en ningún caso, las zonas con vegetación bien desarrollada como áreas de aparcamiento de vehículos o maquinaria. Especialmente, se evitará utilizar zonas externas a la obra para aparcamiento de vehículos y la realización de mantenimiento de vehículos en estas zonas. En ningún caso se realizarán podas que impliquen el terciado o desmochado completo de la estructura



del árbol. Como medida preventiva y para evitar así podas de saneamiento posteriores, se atarán las ramas con tensores para dirigir las hacia arriba, protegiendo previamente las ataduras.

En el estudio de impacto ambiental se prevé la integración paisajística de la zona afectada por las obras, a través de la recuperación de la cubierta vegetal. Se emplearán especies arbóreas y arbustivas en aquellos puntos en que se vean afectadas las formaciones vegetales existentes, y en aquellos en los que se considere necesario para una mayor integración paisajística de las obras.

**Hidrología.** La principal afección sobre la hidrología deriva de la pérdida de calidad de las aguas superficiales (cauce del río Serpis, escorrentía superficial sobre los campos de cultivo y aguas de la red de acequias para riego), debido al aumento de sólidos en suspensión y a los posibles vertidos accidentales de aceites y combustibles, así como a la alteración de la dinámica de flujo de escorrentía superficial, y cualquiera que sea la afección por contaminación va a ser trasladada con ocasión de avenidas al mar y su ribera. En particular, la ejecución del puente sobre el río Serpis exigirá la invasión de su cauce, pudiendo originarse interferencias importantes con los caudales que el río aportase en situaciones de crecida eventual.

Respecto a la hidrología subterránea, las principales afecciones se podrían producir por la pérdida de calidad de las aguas subterráneas debido a contaminantes y a potenciales accidentes viarios con vertidos contaminantes, dado el carácter semipermeable y permeable de la mayor parte de la litología de la zona. Del mismo modo, la realización de los movimientos de tierra podría suponer una afección sobre los acuíferos más superficiales.

El estudio de impacto ambiental recoge una serie de medidas para minimizar el impacto sobre la hidrología. La aplicación de estas medidas debe garantizar el cumplimiento de los objetivos de la Directiva marco de aguas.

Por otro lado, la introducción de la nueva infraestructura podría aumentar el riesgo de inundación. El estudio de impacto ambiental recoge un estudio de inundabilidad en el que se concluye que la cota de inundabilidad es poco significativa y puntual, ya que las zonas en las que aumenta el calado se corresponden con zonas no urbanizables.

**Fauna.** El proceso constructivo del cimbrado de la losa del puente sobre el río Serpis, puede suponer una barrera para la fauna acuática asociada al curso.

Con la finalidad de minimizar la posible afección a los hábitats faunísticos, el promotor señala que se evitará la alteración de lugares no estrictamente necesarios para las obras, en particular las zonas de vegetación densa y establecida.

Con la finalidad de minimizar el impacto derivado de los trabajos nocturnos, así como el ruido y la contaminación lumínica asociados a los mismos, se adoptarán las medidas técnicas necesarias para aminorar el ruido de las obras. Respecto a la iluminación, especialmente en zonas con ambientes naturales bien conservados, se minimizará la utilización de fuentes artificiales de luz. Los focos de luz se dispondrán de modo que no incidan directamente sobre el cauce del río Serpis.

En lo que respecta a las zonas naturales de paso de fauna, el promotor señala que serán zonas que se considerarán excluidas para la ubicación de instalaciones y elementos auxiliares, así como para la apertura de caminos de obra. En cuanto al efecto barrera para la fauna, el promotor señala que los abundantes pasos bajo la carretera que se habilitarán para las reposiciones de la red de riego, podrán ser utilizados por las especies terrestres, minimizándose, de este modo, el efecto barrera. Para minimizar la posible afección sobre la fauna acuática, el promotor prevé la utilización de un sistema de cimbrado, mediante vanos libres intermedios, que permita la comunicación libre entre ambos lados del puente.

**Impacto acústico.** Con la finalidad de minimizar el impacto acústico durante la fase de construcción, el promotor prevé emplear maquinaria homologada según el Real Decreto 245/1989, de 27 de febrero, que regula los niveles de emisión de ruidos de la maquinaria de obra, así como a lo establecido en el reglamento sobre la inspección técnica de vehículos (ITV), y se prohibirá su circulación a menos de 250 m de núcleos urbanos de las 22 a las 8 horas.

En cuanto al impacto acústico derivado de la explotación de la infraestructura, 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 niveles máximos permitidos en distintas zonas residenciales próximas al trazado proyectado, por que se contempla la instalación de barreras acústicas para minimizar esta afección. En concreto se prevé la instalación de cuatro de barreras en los siguientes puntos kilométricos:

Puntos kilométricos	Margen	Longitud (m)
0+429 - 0+737	Izquierda	309
0+744 - 0+840	Izquierda	97
3+440 - 3+812	Derecha	372
3+873 - 3+887	Izquierda	133

**Calidad del aire.** Se producirá una disminución de la calidad del aire a consecuencia de las actividades asociadas a las obras (excavación por medios mecánicos; carga, descarga y transporte de materiales, voladuras, etc), por la emisión de polvos y gases. Estas molestias afectarán tanto a la población local, como a la vegetación, ya que la deposición de partículas finas sobre la misma y la disminución de la radiación solar a nivel de suelo, afectarán negativamente a la producción agrícola de los campos adyacentes.

Con la finalidad de minimizar la afección sobre la población, en los casos en los que la traza se sitúe a menos de 250 m de viviendas, se procederá a efectuar un riego periódico de las superficies de los viales para la minimización del polvo generado por el tránsito de materiales y maquinaria. Asimismo, se procederá a regar la plataforma en el entorno de los cultivos agrícolas que pudieran verse afectados en su ciclo productivo en la época de floración o fructificación. Los camiones que transporten sobrantes de obra y que circulen por viario rural o vecinal, o por carreteras, siempre que se aproximen a menos de 250 m de viviendas, transportarán la carga cubierta. En la planta de machaqueo y cribado de áridos, la emisión de polvo será mitigada mediante carenado de las caídas de los áridos finos y pulverización de agua aditiva con tensoactivos en boca de machacadoras secundaria y terciaria. Además, se realizarán controles periódicos de emisión de polvo, así como de evaluación de polvo respirable.

**Suelo y movimientos de tierra:** Respecto al material necesario, el proyecto señala un área, localizada a unos 50 m al este del yacimiento romano Rafalcait-Hort del Compte, que podría utilizarse como préstamo, ya que cumple con las características de calidad exigidas, y que no afecta en ningún caso a la zona de exclusión de dicho yacimiento.

El material procedente de excavación no apto para ser utilizado como núcleo de terraplén, se utilizará para la construcción de motas de encauzamiento y caminos auxiliares. El resto del material necesario para la formación de la explanada y los firmes se obtendrá de préstamos y canteras existentes legalmente autorizadas. La tierra vegetal sobrante se utilizará para la restauración ambiental de la zona de préstamo, aunque se prevee que habrá tierra sobrante que deberá ser transportada a vertedero. A este respecto en el estudio de impacto ambiental se señala que se optará, siempre que sea posible, por un vertedero preexistente y autorizado. De cualquier manera, señala que en ningún caso se realizarán vertidos de materiales de forma indiscriminada y sin la obtención de los preceptivos permisos legales. Una vez concluida la fase de obras, se llevará a cabo una restauración fisiográfica de los taludes de préstamos y vertederos, transformando los terrenos afectados hacia una morfología suave, y revegetándose la zona, con la finalidad de minimizar la erosión.

Con relación a la edafología, los efectos más importantes serán la destrucción y ocupación directa del suelo por la construcción de la carretera, 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, 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 por la misma y se dispondrá de un adecuado programa de gestión de residuos.

Patrimonio cultural: Los principales elementos culturales o arqueológicos que puedan verse afectados por el proyecto son los yacimientos La Alquería de Sant Andreu y Rafalcait-Hort del Comte, que se verán directamente afectados por el trazado del proyecto entre los pp.kk 1+500 y 1+700, y los pp.kk. 2+380 y 2+720 respectivamente; y los yacimientos El Rajolar y Ermita de Sant Vicent, localizados al este del trazado, pero que no se verán afectados por las obras.

Previo al inicio de las obras, se llevará a cabo una prospección arqueológica. En el caso de que apareciesen restos de esta naturaleza o indicios de su existencia, el promotor, el constructor y el técnico director de las obras estarán obligados a suspender de inmediato los trabajos y comunicar los hallazgos en los términos preceptuados en el artículo 65 de la Ley 4/1998, de 22 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano. Asimismo, con el fin de que las obras así como el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ciñan al interior de la zona acotada, se proyectará el jalonamiento previo al inicio del movimiento de tierras de todas aquellas zonas susceptibles de encontrar nuevos restos arqueológicos, con el fin de evitar o minimizar el daño al área de ocupación. Este jalonamiento se efectuará en el mismo momento del replanteo.

Con el objetivo de promover la conservación y estudio del yacimiento Rafalcait-Hort del Comte, se llevará a cabo un seguimiento arqueológico del mismo durante toda la obra, dada la gran densidad y proximidad de los restos arqueológicos de la zona. Este yacimiento se incluirá dentro de las zonas de exclusión. Se informará detalladamente a la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana de los resultados obtenidos.

El proyecto contempla el seguimiento arqueológico de movimiento de tierras con el objeto de documentar datos no observados durante la fase de redacción del proyecto de construcción.

Medio socioeconómico. El proyecto garantizará la reposición de los servicios, interceptados por el mismo, así como el mantenimiento de la permeabilidad territorial.

#### 5. Condiciones al proyecto: medidas preventivas y correctoras.

Para el desarrollo de la solución propuesta por el promotor, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se deberán cumplir las siguientes medidas de protección ambiental específicas:

5.1 Protección atmosférica. Se adoptarán las medidas adecuadas (riegos, dispositivos de disipación de polvo, forma de transporte en obra, etc.) para evitar en lo posible las molestias que el polvo generado durante la ejecución de las obras pudiera producir a la población en las proximidades de las zonas urbanizadas por las que discurre el trazado, así como sobre los cultivos.

5.2 Protección contra el ruido. El estudio de impacto ambiental desarrolla un modelo acústico (con mapas de ruido a escala 1:10.000), con una valoración de los impactos y una propuesta de medidas correctoras (pantallas acústicas). 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 RD 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el RD 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. El estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación (para el año actual, de puesta en servicio de la carretera, y para diversos años horizonte durante la vida útil de la carretera) que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. En él se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras y equipamientos de la zona (carreteras, calles, caminos, polígonos industriales, etc.), determinándose los niveles de ruido existentes actualmente y la variación en los mismos que producirá la carretera proyectada.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección, del tipo de pantallas acústicas absorbentes, caballones de tierra u otras, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas, en las zonas donde sean necesarias se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje. En el estudio acústico del estudio de impacto ambiental se prevé la necesidad de pantallas en dos zonas: frente a la urbanización del sector Sanxo-Llop (margen izquierda, p.k. 0+429 al 840), y frente al núcleo urbano de Marenys de Rafalcaid (margen derecha, p.k. 3+440 al 3+887). Además de éstas, también se prestará especial atención al barrio de Venecia, al final del trazado, en la margen izquierda del río Serpis.

Entre las medidas a considerar, en las zonas donde sea necesario, se analizará la posibilidad de utilizar caballones de tierra entre la carretera y las zonas urbanizadas o urbanizables para evitar el impacto acústico y aislar visualmente las edificaciones de la carretera. Esta medida, de ser posible, estaría especialmente indicada en el tramo entre las dos primeras glorietas (p.k. 0+000 a 1+300) donde se está desarrollando en estos momentos la urbanización en la margen izquierda de la carretera, que incluye el hospital comarcal, en fase muy avanzada de construcción. A este uso se hace también referencia en el apartado siguiente al tratar de las zonas de vertedero para las tierras sobrantes de la excavación.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los establecidos en el citado Real Decreto 1367/2007 por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, en especial los de su anexo III, aplicable a nuevas infraestructuras viarias.

Además de los niveles anteriores, se cumplirá lo establecido en la legislación sobre ruido y vibraciones de la Generalitat Valenciana, especialmente la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica y el Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica que desarrolla la Ley anterior, así como las Ordenanzas municipales del Ayuntamiento de Gandia en materia de ruido y vibraciones.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, y se medirán a dos metros de las fachadas y a una altura de 4 m.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de las zonas habitadas.

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, en todas sus facetas, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y al Ayuntamiento de Gandia para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbano en la actualidad.

5.3 Zonas de préstamos, vertedero e instalaciones auxiliares. Vertederos: El proyecto presenta un sobrante de tierras de la excavación estimado en 226.572 m<sup>3</sup> a vertedero, de los cuales 138.416 m<sup>3</sup> son de tierra vegetal sobrante y los 88.156 m<sup>3</sup> restantes son tierras procedentes de la excavación no aptas para el relleno. Sin embargo, en el estudio de impacto ambiental se indica que 186.245 m<sup>3</sup> de tierra vegetal se van a acopiar para la restauración ambiental: 66.453 m<sup>3</sup> para la traza y 138.416 m<sup>3</sup> para la restauración ambiental de la zona de préstamo. Según esto, sobrarían unos 40.237 m<sup>3</sup> de tierra vegetal, que deberían dedicarse a la restauración ambiental de terrenos afectados por este o por otros proyectos.

Las restantes tierras sobrantes procedentes de la excavación, estimadas en 88.156 m<sup>3</sup> de suelos sobrantes se destinarán al relleno de canteras, activas o abandonadas, sin que en ningún caso se establezcan vertederos permanentes.

Otro destino para las tierras sobrantes, con ventajas ambientales y no previsto en el estudio de impacto ambiental, sería la formación de caballones de tierra en la margen de la carretera colindante con zonas urbanizadas o donde esté prevista la urbanización, a las que se ha hecho referencia en el apartado 5.2 sobre medidas de protección acústica. Presenta la ventaja de evitar el ruido de la carretera que afecta a la población y también aislarla visualmente de la carretera. Además, si se lleva a cabo de forma adecuada –altura necesaria, pero no excesiva; taludes tendidos, especialmente del lado urbanizado; revegetación;...– puede ofrecer una óptima integración paisajística.

Por tanto, las tierras sobrantes de la excavación sólo podrán tener como destino definitivo las zonas descritas: en los rellenos de la carretera, restauración ambiental (taludes, glorietas, zonas de instalaciones, canteras), rellenos de canteras y la formación de caballones de tierras con el objetivo y las características indicados. Cualquier otro lugar deberá ser objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la normativa vigente.

Préstamos. Según el estudio de impacto ambiental los préstamos necesarios estimados en unos 345.281 m<sup>3</sup>, provendrán prácticamente en su totalidad de canteras existentes y legalmente autorizadas o de zonas de préstamos, para lo cual se incluye una zona en el estudio de impacto ambiental, si bien se aclara que sólo a efectos informativos, pues según una Orden Circular del Ministerio de Fomento las zonas de préstamos y canteras las decidirá el contratista.

La zona para préstamos prevista no se considera aceptable ambientalmente, dado que no se ha definido el volumen a extraer, la profundidad de la excavación ni los accesos y está ocupada por cultivos de cítricos. A efectos de esta declaración de impacto ambiental todas las tierras necesarias provendrán únicamente de canteras autorizadas con planes de restauración aprobados. Cualquier otra zona de préstamos (incluida la que figura en el estudio de impacto ambiental) requerirá una evaluación de impacto 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.

Zonas de instalaciones auxiliares. En el estudio de impacto ambiental se propone una zona de instalaciones auxiliares junto a la glorieta 3, al oeste de la carretera (margen izquierda), en una zona sin vegetación natural ni cultivos, pero en una zona incluida en el Paisaje Protegido del río Serpis, por Decreto 39/2007, del Consell. Por ello, la ubicación del área de instalaciones propuesta no se considera adecuada ambientalmente.

Para esta zona, deberá considerarse su ubicación en una zona que vaya a quedar afectada por las obras, como puede ser la zona central de las glorietas, y con buena accesibilidad a la red viaria existente.

Caminos de acceso a las obras. Dada la proximidad del trazado de la carretera prevista a carreteras y caminos existentes, no se considera necesaria la apertura de nuevos caminos de obra, utilizándose la propia traza y los caminos y carreteras existentes. La apertura de cualquier nuevo acceso deberá ser justificada adecuadamente y de forma particularizada.

Zonas de exclusión de préstamos, 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, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión los siguientes: zonas de elevado valor ecológico y paisajístico, entre ellas Paisaje Protegido del río Serpis; márgenes de ríos y arroyos; presencia de suelos de elevada capacidad agrológica; zonas de interés arqueológico; proximidad a zonas habitadas (300 m); zonas con vegetación arbórea; acuíferos vulnerables a la contaminación y áreas de recarga.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

5.4 Protección del paisaje. El trazado de la carretera discurre muy próximo, prácticamente colindante, al espacio natural Paisaje Protegido del río Serpis en dos tramos: entre las glorietas 2 y 3, y al final del trazado, desde el p.k. 3+300 hasta el final. En el tratamiento paisajístico y restauración ambiental de la carretera, se prestará especial atención a este último tramo, en la margen izquierda de la carretera, donde además se proyecta el carril bici entre la carretera y el río, sobre la mota de éste; este carril bici y senda peatonal se encuentra ya parcialmente ejecutado en el proyecto de Obras de defensa y adecuación ambiental asociadas a las actuaciones para el control de avenidas reaalizadas en la cuenca media del río Serpis promovido por ACUAMED.

Se tratará el talud resultante entre la carretera y la mota y se cubrirá el muro de hormigón situado entre ambas con tierras, con una inclinación del talud que permita su revegetación y ajardinamiento, según según está previsto en el estudio de impacto ambiental.

La revegetación de los taludes y glorietas de la carretera se diseñará con especies propias de la flora local, evitándose el empleo de especies exóticas, en especial, de aquellas de carácter invasor, que aparecen en los anexos de la Orden de 10 de septiembre de 2007 de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, por la que se aprueban medidas para el control de las especies vegetales exóticas invasoras en la Comunidad Valenciana.

5.5 Protección de la hidrología y de la calidad de las aguas. Independientemente del análisis llevado a cabo en el estudio de impacto ambiental (anexo V), el proyecto constructivo incluirá un estudio de inundabilidad, atendiendo a lo dispuesto en el Plan de acción territorial de carácter sectorial sobre prevención de riesgo de inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), que permita determinar los niveles de elevación de la cota de agua derivados de la introducción de la nueva infraestructura.

Con objeto de evitar la posible afección al dominio público marítimo-terrestre, deberán tenerse en cuenta las indicaciones y obtenerse la pertinente autorización por parte de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

El proyecto de construcción incluirá un estudio de las afecciones potenciales al dominio público marítimo terrestre, durante la fase de construcción y explotación, en particular a la calidad de aguas marinas en la zona de influencia de la desembocadura, así como de la comunidades marinas, existentes en la zona, y la afección de estos potenciales impactos a las comunidades marinas existentes y la calidad de las aguas, asegurando la compatibilidad con la Directiva marco de aguas en relación con la calidad de las masas de agua.

Antes del comienzo de las obras el promotor deberá establecer una estación o punto de medida y control permanente de la calidad de aguas del mar en el entorno de la desembocadura del río Serpis, control de turbidez y la utilización de una estación de referencia en aguas no afectadas. Se realizará un análisis de la calidad de aguas marinas en el entorno de la desembocadura para conocer el estado físico-químico y trófico de la masa de agua y determinar el estado inicial de cara al Programa de Vigilancia Ambiental.

Se realizará la vigilancia de la aptitud para el baño de las playas situadas al sur, de acuerdo con los parámetros recogidos en el RD 1431/2007, de 11 de octubre, sobre la gestión de la calidad de aguas de baño. Las obras de construcción del puente sobre el Río Serpis que pudieran afectar a la calidad de las aguas del río (pilas en el cauce o sus proximidades, tablero,...), se realizarán fuera del periodo de la temporada de baño.

En el Programa de Ambiental se llevará a cabo el seguimiento, vigilancia y control de la contaminación de las aguas que a través de acequias, desagües, cunetas, etc pudieran incorporarse al cauce o directamente al mar.

Se realizará la vigilancia, control y retirada de objetos flotantes.

El promotor deberá cumplir las consideraciones y condiciones que se adjuntan junto con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar, para la ejecución de las obras del presente proyecto.

El encauzamiento del cauce público Escorredor del Assagador discurrirá dentro de la glorieta 1 a ejecutar, sin modificar el trazado del mismo, situado entre las dos obras de paso bajo la calzada.

Durante las obras se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras de la zona de obras a los cauces del entorno, mediante barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función. Se dispondrán estos dispositivos en las proximidades de las pilas más próximas al río Serpis y para proteger las acequias y canales destinados al riego de los cultivos.

5.6 Medidas de protección del patrimonio cultural. En coordinación con la Consejería de Cultura de la Generalitat Valenciana se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción y formarán parte del mismo. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, 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.

El estudio de impacto ambiental incluye, en su anexo IV, un proyecto de intervención arqueológica en el que se establece una metodología que incluye una prospección arqueológica del trazado, unos sondeos previos de investigación, un seguimiento arqueológico de las obras y la excavación arqueológica en extensión en área abierta, si fuera necesaria.

Según el estudio de impacto ambiental el proyecto puede afectar directamente a las áreas de dispersión de materiales de dos yacimientos: la Alquería de Sant Andreu (p.k. 1+500 a 1+700) y Rafalcait-Hort del Comte (p.k. 2+380 a 2+720). Además en un ámbito cercano al proyecto, pero que no tendrían que ser afectados por las obras, se encuentran los yacimientos El Rajolar y la Ermita de San Vicente, en los se adoptarán las medidas adecuadas para evitar toda afección en la fase de obras. Se prestará especial atención a todos estos yacimientos en la prospección a realizar.

5.7 Protección de la fauna. 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 1. Las obras de drenaje previstas, en los pp.kk. 0+169-0+045 (glorieta 1), 1+827, 2+272 y 3+130 se diseñarán de acuerdo con la misma. Si en alguna de estas estructuras no fuese posible técnicamente alcanzar la altura mínima recomendada de 2 m, se justificará adecuadamente que la altura del paso es la máxima técnicamente posible.

Para facilitar el paso de la fauna, en las tres primeras obras de drenaje, en las que se prevén marcos multicelulares, se considerará la reducción del número de marcos por sección, teniendo en cuenta criterios económicos y constructivos, manteniendo la luz total prevista en el proyecto. En la estructura del p.k. 2+722, dado que se prevé para paso de vehículos y personas, para dar continuidad al Camí del Comte, la luz mínima de la estructura será de 6 m de anchura.

Los pasos deben tener la mínima longitud, por lo que siempre que sea posible se construirán perpendiculares a la vía. La estructura se adecuará para que en los periodos de inundación temporal se mantengan dos franjas laterales secas, una a cada lado de la estructura como mínimo de 60 cm de la anchura.

En la fase operativa del plan de vigilancia ambiental se tendrán en cuenta 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 Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Se establecerá un calendario de obra, con objeto de evitar la ejecución de las acciones más impactantes durante el periodo de cría y nidificación de las especies de aves más importantes en el área de actuación y para los periodos de freza de anguilas y otras especies que acceden al río Serpis desde el mar. De este calendario de obra se informará a la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

5.8 Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes. Durante de construcción de la nueva carretera se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del tejido urbano para vehículos y peatones mediante fase una cuidadosa planificación del calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, reposición de servicios, etc. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente. Para todo ello se mantendrá una estrecha coordinación con el ayuntamiento de Gandía.

Dada la proximidad de algunas edificaciones -viviendas, industriales, sanitarias y de servicios- al trazado de la carretera, durante la fase de construcción se pueden producir afecciones de importancia sobre las mismas y sus accesos. Con objeto de mantener las condiciones de habitabilidad de las viviendas y de funcionamiento de las instalaciones industriales y de servicios, y de sus accesos, se aislará con material rígido la zona de trabajo y se garantizarán los accesos de personas y vehículos a los edificios.

## 6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

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, el promotor, la Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, órgano ambiental del proyecto, 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.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se prestará especial atención a los siguientes: control del ruido en la fase de funcionamiento, protección del patrimonio cultural, protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, integración paisajística, y préstamos, vertederos, instalaciones de obra y acceso a estas.

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.

Además, 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.



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 Carretera N-337, acceso sur al puerto de Gandia desde la carretera N-332, punto kilométrico 200+800, provincia de Valencia, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 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 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 25 de enero de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

