

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

4526 *Resolución de 7 de abril de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Conexión sur de Oliva, fase 1 de la variante de La Safor (Valencia).*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto Conexión sur de Oliva, fase 1 de la variante de La Safor (Valencia) se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley de evaluación ambiental.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Antecedentes. Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

Con fecha 16 de febrero de 2009 se publica en el Boletín Oficial del Estado, número 40, la Resolución de 28 de enero de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental favorable del Estudio informativo Variante de La Safor, tramo Oliva sur-inicio de variante de Gandía, Valencia, cuya solución seleccionada consistía en una variante de trazado entre Oliva y Gandía, con sección de autovía, entre la carretera N-332 y la autopista AP-7, que permitiera disminuir la elevada intensidad de tráfico que actualmente presenta la citada N-332.

El promotor, ante la imposibilidad de acometer en el corto plazo la inversión necesaria para la ejecución de las obras de la variante de La Safor (tramo: Oliva sur-Inicio variante de Gandía) y teniendo en cuenta la problemática de tráfico actual, propone una posible solución que permitiría resolver, con un bajo coste, los problemas existentes en la travesía de Oliva. Esta solución planteada se ejecutaría como una primera fase que, posteriormente, sería aprovechada como parte de las obras de la definitiva variante de La Safor.

La conexión sur propuesta tiene como objeto habilitar una variante de Oliva a través de las calzadas de la AP-7, que se completa con otra conexión existente con la carretera N-332 más al norte de Oliva (p.k. 588 de la AP-7), lo que permitiría resolver los problemas actuales de la travesía de la N-332 a su paso por este municipio, debido a la elevada congestión y peligrosidad derivados de su alta intensidad de tráfico y su trazado encajado en el entramado urbano.

La solución propuesta consiste en la ejecución parcial de una de las calzadas de la variante de La Safor, con un carril para cada sentido, en la zona sur del municipio de Oliva. El nuevo vial proyectado, con características de carretera convencional tipo C-100, presenta una longitud aproximada de 2,5 km, conectando la carretera N-332 (en el p.k. 211+500) con la autopista AP-7 (en el p.k. 591+400).

El vial proyectado mantiene hasta el p.k. 1+739 el mismo trazado que la calzada sur del proyecto de referencia, el cual cuenta con la citada declaración de impacto ambiental favorable, incluyendo una nueva conexión con los ramales de la autopista AP-7 (p.k. 592), mediante un enlace de trompeta. Para el nuevo vial, al concebirse como prolongación en variante de la AP-7, sería necesaria la implantación de una playa de peaje.

De acuerdo con la documentación ambiental, la conexión propuesta asegura la compatibilidad con las futuras actuaciones de la variante de La Safor, garantiza una completa funcionalidad entre las infraestructuras viarias implicadas, proporciona la canalización de los flujos de circulación del enlace previsto con las debidas condiciones de seguridad vial, minimiza la ocupación de terrenos y optimiza el coste de las obras comprendidas en la actuación.

Las principales características de la actuación proyectada son las siguientes:

Características	
Longitud tronco principal	1.739 m
Longitud enlaces y conexiones	8.440 m
Velocidad	100 km/h (tronco) 40-80 km/h (ramales)
Número de calzadas	1
Número de carriles por calzada del tronco principal	2 de 3,5 m
Arcén exterior del tronco principal	1,50 m
Bermas del tronco principal	1,10 m
Pendiente máxima	3,50%
Conexiones y enlaces	Conexión AP-7 (4.475 m), de tipo trompeta. Enlace Oliva (3.965 m), de tipo diamante, que incluye dos glorietas deprimidas de enlace con la N-332 y CV-715 y la vía de conexión entre ambas carreteras.
Principales estructuras	Viaductos. (4) Pasos sobre glorietas. (2) Paso inferior. (1) Ampliaciones de infraestructuras existentes. (2)
Término municipal afectado	Oliva (Valencia).

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

2. Tramitación y consultas

Con fecha 16 de octubre de 2015 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental. El 4 de noviembre de 2015 se inicia, por parte de esta misma Dirección General, la fase de consultas previas en relación al proyecto.

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 ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	-
Confederación Hidrográfica del Júcar.	X
Subdelegación del Gobierno en Valencia.	-
Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana.	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana.	X
Dirección General del Agua de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana.	X
Dirección General del Cambio Climático y Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana.	X
Dirección General de Desarrollo Rural y Política Agraria Común de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana.	–
Dirección General de Prevención de Incendios Forestales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana.	X
Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana.	X
Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Consejería de Educación, Investigación, Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana.	X
Diputación Provincial de Valencia.	X
Ayuntamiento de Oliva (Valencia).	X
WWF/ADENA.	–
SEO/Birdlife.	–
Ecologistas en Acción de la Comunitat Valenciana	–

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Júcar señala que en la ampliación del viaducto existente sobre la Rambla de la Gallinera se harán coincidir la pilas con las existentes y no se reducirá la sección de desagüe actual del cauce, por lo que no prevé ningún inconveniente respecto a dicha actuación.

El Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Valencia no realiza ninguna observación en relación al proyecto.

La Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que el proyecto podría afectar a la vía pecuaria Vereda Real de Tossal Gros, aunque se ha previsto su reposición, a suelo forestal estratégico clasificado por el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana, así como existir riesgo de inundación, de acuerdo con el Plan de Acción Territorial de Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), dado que intercepta, de forma tangencial, a la Rambla Gallinera.

No obstante, considera aceptable el impacto ambiental del proyecto con la minimización de los efectos ambientales por la aplicación tanto de las medidas correctoras y protectoras previstas, como de las siguientes recomendaciones propuestas por dicho organismo:

Se reducirá la afección sobre el suelo forestal en el talud de la AP-7 o se incrementarán las medidas correctoras y protectoras. Durante la fase de obras, se deberá cumplir el Decreto 7/2004, de 23 de enero, por el que se aprueba el pliego de normas de seguridad en obras en terreno forestal o inmediaciones.

Se procederá a la revegetación de los taludes generados con objeto de minimizar los procesos erosivos. En aquellos tramos en los que la altura del talud supere los 8 m de altura, se recomienda la colocación de bermas cada 4 m de altura, con una anchura mínima de 1,5 m para la plantación de especies.

Todas las actuaciones dentro de la vía pecuaria Vereda Real de Tossal Gros se coordinarán con el organismo competente de la Generalitat Valenciana. La vía pecuaria deberá ser convenientemente señalizada.

La restauración paisajística de los taludes deberá realizarse con especies autóctonas.

Está previsto realizar un estudio de ruido detallado, en el que los niveles de ruido calculados en la zona de estudio serán comparados con los objetivos de calidad acústica de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica de la Generalitat Valenciana y, en caso de que se superen, se realizará una propuesta de las medidas protectoras a adoptar en función de las zonas afectadas.

La Dirección General del Cambio Climático y Calidad Ambiental de la Generalitat Valenciana señala que deberá realizarse un estudio acústico, de acuerdo al Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, que evalúe el impacto de la infraestructura propuesta sobre el entorno y justifique la utilización de la mejor tecnología disponible de protección contra ruidos y vibraciones. El proyecto incluirá un plan de seguimiento del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en las zonas colindantes.

Por otra parte, aunque la actuación proyectada no plantea impactos ambientales significativos en materia de residuos, durante la fase de ejecución deberá tenerse en cuenta lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición, y en el Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell, por el que se regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de restauración, acondicionamiento y relleno, o con fines de construcción.

La Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana indica que el proyecto no afecta al trazado de colectores generales ni a la estación depuradora de Oliva.

La Dirección General de Prevención de Incendios Forestales de la Generalitat Valenciana señala que en la zona próxima al punto de enlace con la AP-7, en el lado izquierdo, se han producido 5 incendios forestales, entre los años 1994 y 2006, con distintas superficies afectadas. Las obras proyectadas se encuentran a menos de 500 m de superficie forestal, y podría verse afectado el camino denominado de La Carrasca, cuyo tramo comienza en la intersección con la AP-7, utilizado para el acceso de los medios de prevención y/o extinción de incendios forestales.

Por tanto, considera necesario mantener permanentemente abierto el paso inferior bajo la AP-7 del camino de La Carrasca con objeto de facilitar en cualquier momento el acceso de los medios de prevención o extinción a las masas forestales próximas, así como incluir las medidas recogidas en el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de las obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones.

El Servicio Territorial de Urbanismo de la Generalitat Valenciana considera que no se derivarán efectos significativos sobre el medio ambiente desde el punto de vista de las competencias urbanísticas, no obstante, de acuerdo con la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP), el proyecto se acompañará de memoria justificativa del cumplimiento de la normativa urbanística y planeamiento aplicable, y deberán identificarse y grafarse las limitaciones a la propiedad que se deriven del trazado propuesto, es decir, el dominio público, la zona de servidumbre, zona de afección y zona de limitación a la edificabilidad.

La Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana informa favorablemente del proyecto a los efectos patrimoniales previstos en la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano.

La Diputación Provincial de Valencia señala que el actual proyecto discurre prácticamente en su totalidad por el interior del ámbito previsto para la variante de La Safor, sin afectar a ninguna carretera de titularidad provincial, no previéndose impactos significativos que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas por el promotor. Por otro lado, considera oportuno incluir en el proyecto, entre otros aspectos, los siguientes:

Definir la ubicación del lugar idóneo de plantación de las 17 palmeras a disposición del ayuntamiento de Oliva, debiéndose realizar este trasplante preferentemente entre los meses de mayo y septiembre, ya que las elevadas temperaturas favorecen la emisión de abundantes raíces.

Incluir en el programa de vigilancia ambiental el control de los trasplantes de palmeras y del hábitat 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*.

El Ayuntamiento de Oliva informa favorablemente del proyecto, ya que no prevé la existencia de impactos ambientales significativos. La nueva variante permitirá la disminución de los altísimos niveles de contaminación atmosférica y acústica y la reducción del riesgo de atropellos y del efecto barrera que supone el paso de la actual carretera N-332 a lo largo del casco urbano de Oliva.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, con fecha 19 de enero de 2016, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicita al promotor si procede incorporar al proyecto medidas adicionales y recomendaciones planteadas por los distintos organismos que han participado durante la fase de consultas.

Con fecha 10 y 16 de febrero de 2016 se reciben en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural respuestas del promotor donde asume expresamente todas las medidas preventivas y correctoras adicionales propuestas por los distintos organismos que han participado durante la fase de consultas.

El 23 de febrero de 2016 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural requiere a la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana recabar informe de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, en relación con la compatibilidad de la actuación con el riesgo de inundación existente en la zona y el cumplimiento de la normativa del PATRICOVA, así como, del informe respectivo sobre la integración paisajística del proyecto.

Con fecha 5 de mayo de 2016 se recibe informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Generalitat Valenciana, de 8 de abril de 2016, en el que concluye que la nueva infraestructura no alterará de manera significativa el paisaje del ámbito de actuación, si bien su diseño debe garantizar la integración paisajística y visual y la compatibilidad con la infraestructura verde. Así mismo, considera necesario completar el estudio de integración paisajística para las siguientes fases de tramitación de acuerdo con la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP).

Con fecha 9 de septiembre de 2016 la Dirección General de Carreteras remite, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, dos informes; uno del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje y otro del Servicio de Ordenación del Territorio adscritos, ambos, a la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Generalitat Valenciana, en los cuales se señala lo siguiente:

El Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Generalitat Valenciana, en su informe de 4 de julio de 2016, y tras el análisis de la adenda al estudio de paisaje presentada por el promotor el 9 de junio de 2016, señala que la infraestructura proyectada generará un importante impacto visual, conformando una barrera prácticamente continua de entre 3 y 10 m de altura, al diseñarse casi íntegramente terraplenada, a excepción de los viaductos en los cruces de las glorietas previstas. Para mitigar el impacto visual detectado, teniendo en cuenta el carácter del paisaje afectado, llano, abierto y agrícola, considera necesario incorporar al proyecto la plantación de arbolado de porte medio y alto

combinado con vegetación arbustiva al pie de los taludes, en las áreas ubicadas entre éstos y el límite de expropiación, evitando la formación de una barrera de altura y densidad uniforme y continua, así como las siguientes medidas concretas:

El tratamiento paisajístico de los espacios residuales generados entre los diferentes ejes proyectados, como el ubicado entre los ejes 2 y 25. En estos espacios, el tratamiento prioritario debería ser el mantenimiento de las especies de arbolado agrícola existentes en la zona, pudiendo modificar los marcos de plantación actuales, con el fin de adaptar las plantaciones a las dimensiones y características de cada uno de ellos.

La obtención de terrenos adicionales necesarios para la recuperación del patrón paisajístico afectado y la plantación de masas de arbolado a ambos lados de la nueva infraestructura que permitan la ruptura visual de la línea de horizonte creada, en el tramo final de la misma comprendido entre la glorieta 2 y el enlace con la AP-7. A estos efectos, se realizarán las plantaciones en parcelas residuales generadas por el trazado de la carretera, como la ubicada en el entorno del p.k. 0+200 del eje 41 y la afectada en el p.k. 1+700 del eje 1. Estas plantaciones serán de especies de porte alto (no agrícolas) en formación de bosque, con un patrón similar al de agrupaciones dispersas que se observan en el paisaje de patrón agrícola predominante.

El Servicio de Ordenación del Territorio de la Generalitat Valenciana, en su informe de 20 de julio de 2016, una vez analizado el estudio de inundabilidad y su adenda, concluye que el presente proyecto se considera afectado por riesgo de inundación, si bien, determina su compatibilidad con el PATRICOVA, ya que no se determinan cambios significativos en la cartografía de inundabilidad de esta normativa, y éstos quedan reducidos fundamentalmente al espacio de laminación considerado en el proyecto.

Según dicho organismo, la adenda al estudio de inundabilidad justifica la no afección del vial principal por inundabilidad para periodos de retorno de 500 años; recoge el incremento de la capacidad de drenaje de los caudales desbordados; y en relación al incremento significativo de la peligrosidad y las afecciones a terceros señala que:

La zona entre el polígono industrial Els Casals y la nueva infraestructura proyectada pasa a formar parte del ámbito del proyecto como zona de laminación de los flujos desbordados de la margen izquierda de la Rambla Gallinera.

La zona situada al sur de la Font de Maset no se incrementa el espacio inundable existente anteriormente a la ejecución de la nueva infraestructura viaria ni se incrementan los calados.

Con fecha 14 de septiembre de 2016, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicita al promotor si procede incorporar al proyecto las medidas adicionales propuestas por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Generalitat Valenciana con objeto de minimizar el impacto visual previsto.

Con fecha 18 de octubre de 2016 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural respuesta del promotor donde acepta expresamente las medidas propuestas por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje y el Servicio de Ordenación del Territorio de la Generalitat Valenciana, integrando en el proyecto las prescripciones de los citados informes.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

3.1 Características del proyecto.

El proyecto consiste en la construcción de un tramo, de aproximadamente 2,5 km de longitud, de una de las calzadas de la variante de La Safor al sur de Oliva (calzada sur), con un carril para cada sentido, que permita la circunvalación de Oliva a través de la conexión de la carretera N-332 con la autopista AP-7, reduciendo el tráfico de vehículos a través del casco urbano de dicho municipio.

El balance del movimiento de tierras previsto en el proyecto es el siguiente:

Desmonte	21.823 m ³
Terraplén.	696.699 m ³
Suelo estabilizado, seleccionado y adecuado.	37.413 m ³
Tierra vegetal.	87.987 m ³
Tierras a vertedero.	24.345 m ³

La totalidad del trazado se proyecta en relleno (tipo pedraplén), por tanto, existe un déficit en el balance de tierras, debiéndose recurrir al aporte de material externo procedente de canteras en explotación autorizadas, con planes de restauración aprobados. En este sentido, el promotor identifica 5 canteras, 3 plantas de hormigón y 2 plantas de aglomerado en el entorno próximo de la zona de actuación.

Las tierras sobrantes se destinarán a las canteras localizadas en el entorno, de las que se obtiene el material necesario, las cuales presentan huecos susceptibles de ser rellenados. En caso de que las canteras no admitan todo el material de rechazo, se destinará a la planta de valorización más próxima, o si por la calidad de los materiales, no fuese posible su valorización, se depositará en vertedero autorizado. El promotor identifica tres plantas de valorización y un vertedero autorizados próximos.

El proyecto contempla la gestión de residuos de obra conforme con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición, y el Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell de la Generalitat, por el que se regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de restauración, acondicionamiento y relleno, o con fines de construcción.

El proyecto incluye un plan de gestión de los residuos. Los residuos peligrosos generados (aceites, envases contaminados, etc.) serán gestionados, de acuerdo con la normativa vigente, por gestores autorizados para su traslado posterior a una instalación de tratamiento o vertedero autorizado.

La ejecución del proyecto no supone un incremento de la contaminación ni del riesgo de accidentes.

3.2 Ubicación del proyecto.

El ámbito de actuación se localiza en la zona suroccidental de Oliva (Valencia), discurrendo la actuación proyectada en la franja de terreno entre el polígono industrial Les Casals al sur del casco urbano y la Rambla Gallinera y entre la carretera N-332 y la autopista AP-7.

El área de estudio se ubica en la llanura costera de la Comarca de La Safor, la cual presenta una superficie llana con una suave pendiente hacia el mar, excepto de forma muy puntual en el extremo más occidental del área de estudio, en la conexión con la AP-7, dónde comienza a ser accidentado a partir de las estribaciones de la Sierra Gallinera.

Dicha área de estudio se encuentra enclavada dentro de la cuenca hidrográfica del Júcar, siendo el principal cauce existente en la zona la Rambla Gallinera, la cual ha sido canalizada recientemente en el ámbito de actuación, perdiendo, en gran parte, su carácter natural. También destaca el canal de trasvase desde el río Alfadalí a la propia Rambla Gallinera.

La vegetación natural de la zona ha sido prácticamente sustituida por la intervención del hombre, discurriendo la actuación proyectada por tierras agrícolas destinadas al cultivo de cítricos en regadío (naranjos y mandarinos). En el entorno de conexión con la AP-7 se localiza algunos ejemplares de pino carrasco acompañados de un estrato arbustivo poco desarrollado compuesto por coscoja (*Quercus coccifera*), lentisco (*Pistacia lentiscus*), romero (*Rosmarinus officinalis*), etc. La canalización de la Rambla Gallinera, en el tramo afectado por el proyecto, ha supuesto prácticamente la desaparición de su vegetación de ribera.

La actuación proyectada se localiza fundamentalmente sobre terrenos catalogados como Suelo No Urbanizable dentro del término municipal de Oliva (Valencia), destinados principalmente al cultivo agrícola de cítricos, por lo que se considera que la capacidad de carga del medio para acoger dichas actuaciones como adecuada.

La proximidad al núcleo urbano de Oliva, así como la alta antropización de la zona de actuación por la presencia de tierras de cultivo e infraestructuras existentes limita la presencia de fauna de interés, reduciéndose la fauna existente a especies comunes ligadas a espacios antrópicos.

En el ámbito de proyecto no existe ningún espacio protegido perteneciente a la Red Natura 2000 o a la Red de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana. En el entorno de la conexión con la AP-7, en la margen izquierda, se localiza el hábitat de interés comunitario prioritario 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*.

En relación al patrimonio cultural, en el ámbito de actuación se localiza el yacimiento arqueológico Tossal del Almuixic, en el que existen restos de estructuras defensivas de planta circular y restos cerámicos de la Edad del Bronce, y la vía pecuaria Vereda Real de Tossal Gros, que actualmente se encuentra interrumpida por la autopista AP-7.

3.3 Características del potencial impacto.

Con objeto de minimizar las afecciones asociadas a la conexión sur de Oliva, el trazado proyectado cumple con los condicionantes establecidos en la Resolución de 28 de enero de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental favorable del Estudio Informativo Variante de La Safor. Tramo Oliva sur-Inicio de variante de Gandía, Valencia.

Durante la fase de construcción las principales afecciones sobre la calidad atmosférica se producirán por el aumento de partículas en suspensión y contaminantes atmosféricos derivado del tránsito de la maquinaria, movimiento de tierras y la acumulación de materiales de la obra. Durante la fase de explotación, el tráfico de vehículos supondrá la emisión de gases contaminantes procedentes de la combustión de hidrocarburos, si bien no se prevé un incremento de los niveles de tráfico, el cual se alejará del casco urbano de Oliva.

El promotor, para reducir el impacto sobre la calidad del aire, propone medidas como el riego de caminos y zonas de obras, el transporte cubierto de los materiales, la limitación de la velocidad de circulación, el empleo de catalizadores y el mantenimiento adecuado de los vehículos y maquinaria de obra, de tal forma que se asegure el cumplimiento de la normativa vigente referente a emisiones atmosféricas.

Por otra parte, se generará un incremento de los niveles sonoros debido a los trabajos de construcción y al aumento del tránsito de vehículos durante la fase de obras, que continuará en la fase de explotación como consecuencia de la circulación de vehículos por la infraestructura proyectada.

De acuerdo con el inventario realizado por el promotor, en el entorno de actuación no existen viviendas aisladas de carácter residencial próximas al trazado proyectado, localizándose únicamente edificaciones de tipo industrial, de labranza o residenciales abandonadas.

Durante la fase de construcción, entre otras medidas, se llevará a cabo el mantenimiento adecuado de los vehículos y maquinaria de obra; se utilizarán silenciadores,

revestimientos y carenados en tolvas y cajas de volquetes, y compresores y perforadoras de bajo nivel sónico; y se planificarán las obras de modo que la ejecución de las actuaciones ruidosas se limitarán al horario diurno (8:00-22:00 h).

El promotor contempla la realización de un estudio de ruido detallado a nivel de proyecto constructivo, así como el seguimiento de los niveles sonoros durante la fase de explotación, de tal modo que permita implementar, en caso necesario, las medidas de protección acústica correspondientes, con objeto de cumplir con la legislación vigente. Del resultado del estudio de ruido se valorará la necesidad de instalación de pantallas acústicas en la margen izquierda entre los pp.kk. 0+100-0+400, tal y como estaba previsto en el proyecto de referencia.

Por otra parte, la ejecución de la infraestructura proyectada permitirá la reducción de la circulación de vehículos por el núcleo urbano de Oliva, a través de la carretera N-332, reduciendo los niveles sonoros actuales que presenta dicha población.

Respecto a la geomorfología, las principales afecciones se podrán producir durante la fase de construcción como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, explanaciones, etc., 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.

Dado que el trazado previsto se proyecta en relleno (tipo pedraplén) en su totalidad, no se prevén grandes necesidades de material a excavar ni importantes desmontes, minimizando así la posible afección sobre la geomorfología de la zona de actuación. El promotor contempla la adecuación morfológica e integración ambiental y paisajística de los taludes generados por el proyecto, reduciendo los potenciales efectos erosivos que pudieran originarse.

Durante la revegetación de los taludes, y para minimizar los procesos erosivos, en aquellos tramos en los que la altura del talud supere los 8 m de altura, se colocarán, en la medida de lo posible, bermas cada 4 m de altura, con una anchura mínima de 1,5 m para la plantación de especies.

El acceso a las obras se producirá únicamente por la propia traza y los caminos y vías existentes, evitando la apertura de nuevos accesos, salvo los previstos para mantener la permeabilidad de paso de la infraestructura proyectada, ya que éstos se proyectan definitivos. Por tanto, no se procederá a la apertura de caminos de obra provisionales.

Las instalaciones auxiliares de obra (zonas de acopio, parque de maquinaria, etc.) se instalarán en una parcela de 12.000 m² junto a la carretera CV-715, en una zona degradada de escaso valor ambiental, excluyéndose su localización en áreas de alta calidad agrológica, zonas con riesgo de inundación medio y/o alto según el PATRICOVA, el dominio público hidráulico y zona de policía de la Rambla Gallinera, espacios protegidos, hábitats de interés comunitario, áreas habitadas, zonas de interés faunístico y florístico y áreas de protección arqueológica.

En relación a la edafología, las actuaciones proyectadas se ubican, mayoritariamente, sobre suelos con una elevada capacidad agrológica. Los efectos más importantes serán la destrucción y ocupación directa del suelo (aproximadamente 176.182 m²) por la ejecución de las obras; 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.

La ocupación prevista en la presente actuación, se reduce frente al proyecto de referencia, ya que ahora se proyecta una única calzada y el nuevo ajuste en el enlace con la AP-7, frente a la autovía con doble calzada prevista inicialmente.

Como medidas de protección de la edafología, se procederá a la instalación del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares, las cuales serán retiradas una vez finalizados los trabajos, sobre suelos previamente impermeabilizados, y se dispondrá de un foso de recogida de vertidos; se delimitarán los perímetros de actuación mediante el jalonamiento estricto de todas las zonas ocupadas por el proyecto; se realizará la retirada, almacenamiento y reutilización de la capa superior de tierra vegetal; el mantenimiento de la maquinaria se realizará en talleres y lugares adecuados para tal fin; se procederá a la

descompactación de los terrenos afectados por las obras; se evitarán los vertidos al terreno y se procederá al tratamiento de los suelos contaminados accidentalmente; y se dispondrá de un adecuado programa de gestión de residuos.

El promotor contempla la restauración ambiental y paisajística de todas las zonas afectadas por el proyecto, incluidas las superficies ocupadas por el parque de maquinaria, acopios temporales e instalaciones auxiliares, parcelas residuales generadas, etc., mediante siembras y plantaciones, minimizando así los procesos erosivos.

Las principales afecciones sobre la hidrología superficial se derivarían de la posible pérdida de calidad de las aguas de la Rambla Gallinera, 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.

La Rambla Gallinera, la cual presenta un marcado carácter estacional, se encuentra recientemente canalizada en el entorno de la actuación, lo cual reduce de forma significativa el riesgo de afección a dicho cauce. Las actuaciones proyectadas se localizan dentro de la llanura de inundación de la Rambla Gallinera, y los ramales de conexión con la AP-7 atraviesan el canal de trasvase desde río Alfadali a dicha rambla.

Respecto a la hidrología subterránea, las principales afecciones se podrían producir por la pérdida de calidad de las aguas subterráneas por vertidos contaminantes derivados de las obras y del tráfico viario, dado el carácter semipermeable y permeable de la mayor parte de la litología de la zona, así como por la posible afección por la interrupción del flujo o de sus áreas de carga y descarga.

Con relación al diseño de las obras de drenaje transversal, el promotor tiene en cuenta la Instrucción 5.2.-IC. Drenaje Superficial de Carreteras, considerando un caudal de diseño para un periodo de retorno de 500 años.

Para que la actuación proyectada asegure el correcto funcionamiento hidráulico y no suponga alteraciones de la red de drenaje existente asociada a la Rambla Gallinera, se dota a la misma de una serie de dispositivos de drenaje transversal (marcos, tubos, cunetas, etc.), los cuales se coordinarán con la Confederación Hidrográfica del Júcar, y que tienen como objeto proporcionar continuidad bajo el nuevo trazado, manteniendo, de esta manera, los flujos de drenaje en el ámbito de estudio, evitando el riesgo de inundación por el efecto barrera de la propia infraestructura. Asimismo, el promotor procede a incorporar al proyecto las medidas adicionales propuestas por el Servicio de Ordenación del Territorio de la Generalitat Valenciana.

Como medidas de protección de la hidrología, el proyecto incluye la impermeabilización del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares, las cuales contarán con balsas de decantación; el establecimiento de zonas específicas para el lavado de hormigoneras; el mantenimiento de la maquinaria en lugares habilitados a tal fin; la instalación de barreras de sedimentación en las proximidades de la Rambla Gallinera y su canal de trasvase desde el río Alfadali; el control específico de posibles vertidos; la instalación de un sistema de depuración y tratamiento de aguas y un análisis periódico de las mismas previo a su vertido, el cual contará con la autorización correspondiente; y la correcta gestión de residuos y vertidos accidentales.

Las actuaciones que se realicen en dominio público hidráulico o zona de policía de cauce público, así como el posible vertido en zona de dominio público hidráulico y captaciones de aguas públicas, contarán con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

En el entorno de la conexión con la AP-7 se localiza el hábitat de interés comunitario prioritario 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*, si bien, el proyecto actual minimiza la afección sobre dicho hábitat, en relación con el proyecto de referencia, ya que no requiere la construcción de la pérgola sobre la AP-7. De acuerdo con el promotor, la superficie ocupada por la nueva infraestructura propuesta, alrededor de 832 m², se limita a zonas que actualmente conforman el talud de la AP-7, y que no contienen las especies propias del hábitat indicado.

La ejecución del proyecto supondrá la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de la nueva infraestructura, así como la degradación de las comunidades vegetales próximas. En el trazado propuesto se afecta principalmente a cultivos de cítricos, y en menor medida, a algún ejemplar aislado de pino carrasco y zonas de matorral dominadas por la coscoja, lentisco y romero en su parte final.

Durante la ejecución de las obras se evitará la afección al mayor número posible de ejemplares arbóreos o arbustivos, para lo cual las instalaciones auxiliares, zonas de acopio, etc., se localizarán en una parcela desprovista de vegetación natural de interés. Asimismo, antes del desbroce, se procederá al jalonamiento temporal de la zona de ocupación, evitando la circulación de personas y vehículos fuera de la banda delimitada.

En el entorno del yacimiento arqueológico Tossal del Almuixic, coincidente con el citado hábitat 6220* y la zona con vegetación de porte arbustivo mejor conservada del entorno del proyecto, se propone un cerramiento provisional rígido. Asimismo, se reducirá la afección sobre el suelo forestal en el talud de la autopista AP-7.

El proyecto contempla la restauración ambiental e integración paisajística de las zonas afectadas por las obras, la cual incluye la revegetación con especies autóctonas existentes en la zona de actuación. En las zonas de emboquille de las obras de drenaje transversal se revegetará con ejemplares de taray (*Tamarix sp.*), mimbres (*Salix purpurea*) y adelfas (*Nerium oleander*).

Por otra parte, se procederá al trasplante de 10 de las palmeras (*Phoenix sp.*) afectadas por el proyecto (25 en el p.k. 0+300 y 2 en el p.k. 1+500) a las glorietas proyectadas, en donde también se realizarán plantaciones de ejemplares de palmito (*Chamaerops humilis*), mientras que el resto de palmeras (17) se pondrán a disposición del ayuntamiento de Oliva para su colocación en aquellos otros lugares que determine dicho organismo.

El proyecto contará con un Plan de Prevención y Extinción de Incendios a fin de evitar dicho riesgo durante las fases de obra y explotación, el cual cumplirá con lo establecido en el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de las obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones. Para la revegetación de los taludes se utilizarán especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego. Además, se mantendrá permanentemente abierto el paso inferior bajo la AP-7 del camino de La Carrasca, con objeto de facilitar en cualquier momento el acceso de los medios de prevención o extinción a las masas forestales próximas.

Durante la fase de obras se puede producir afección a la fauna como consecuencia de la pérdida, fragmentación y alteración de hábitats por la ocupación de la superficie para la construcción de la infraestructura proyectada. Asimismo, también se puede producir la potencial destrucción de nidos y madrigueras y afecciones a causa de la variación de las pautas de comportamiento y desplazamientos de especies como consecuencia de los ruidos, mayor presencia humana, movimiento de maquinaria y otras molestias que las obras pueden ocasionar.

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. En este sentido, el promotor señala que el ámbito de estudio no existen corredores de fauna importantes, al situarse en una zona de cultivo de cítricos, muy próxima al polígono industrial al sur de Oliva y junto a otras infraestructuras como son la AP-7 y N-332.

El promotor minimizará la superficie afectada por las labores de despeje y desbroce y procederá al jalonamiento temporal de la zona de obras, permitiendo la reducción del riesgo de destrucción de hábitats y la pérdida de puestas y camadas.

El promotor propone una planificación de las obras en las que los trabajos de desbroce de la vegetación, movimientos de tierra y actividades más ruidosas, se realicen, en la medida de lo posible, en épocas del año fuera de los períodos más sensibles de las especies de la zona, en coordinación con el órgano competente de la Generalitat

Valenciana. Según el promotor, se evitará las actuaciones más ruidosas en el periodo comprendido entre febrero y julio (ambos inclusive) en los lugares de mayor interés para la fauna, como son la zona de matorral del Tossal de Almuixic, coincidente con el hábitat 6220*, y la Rambla Gallinera. Asimismo, se evitarán las actividades potencialmente ruidosas durante las horas de mayor actividad biológica, a primeras horas de la mañana y últimas de la tarde.

Para minimizar el efecto barrera, el diseño de los pasos de fauna y del cerramiento perimetral se realizará siguiendo las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente, 2006). El proyecto contempla la adecuación de las obras de drenaje como pasos de fauna, cuyos emboquilles serán revegetados, así como la instalación de un paso de fauna para pequeños vertebrados, mediante un marco de 2x2 m, en el p.k. 1+900, el cual contará con un paso seco de 0,5 m de ancho.

En cuanto al drenaje longitudinal de la vía, las arquetas se proyectarán con rejillas que impidan la caída de animales pequeños, y los pozos (areneros) tendrán una rampa que permita el escape de los animales que pudieran caer accidentalmente.

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 de la vía. Durante la fase de explotación se realizará un seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna y dispositivos de escape.

En relación con el paisaje, el principal impacto durante la fase de construcción se produce debido a la presencia de maquinaria de obra y al desbroce y/o eliminación de vegetación de origen antrópico para la construcción de la infraestructura prevista. Durante la fase de explotación, la presencia de la nueva infraestructura implicará una pérdida de la calidad visual del entorno al generar una barrera prácticamente continua de entre 3 y 10 m de altura, si bien, el alto grado de antropización de la zona de actuación con la casi ausencia total de vegetación natural, la proximidad a zonas industriales del núcleo urbano de Oliva, la presencia de otras infraestructuras próximas, como es el caso de la carretera N-332, la autopista AP-7 y la canalización de la Rambla Gallinera, minimizan la incidencia sobre el paisaje.

Con objeto de minimizar el impacto paisajístico, el promotor contempla la revegetación y restauración paisajística de las zonas afectadas por el proyecto de acuerdo con las prescripciones del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Generalitat Valenciana.

Se procederá al tratamiento paisajístico de los espacios residuales generados entre los diferentes ejes proyectados, manteniendo las especies de arbolado agrícola existentes en la zona, y la plantación de masas de arbolado de porte alto (no agrícolas), en formación de bosque, a ambos lados de la nueva infraestructura que permitan la ruptura visual de la línea de horizonte creada.

Una vez finalizadas las obras, se llevará a cabo una limpieza pormenorizada de la zona, retirando y transportando a vertedero o punto limpio todos aquellos residuos de carácter artificial existentes en la zona de actuación.

Para mejorar la integración de las obras, el proyecto contempla la adecuación de taludes, evitándose el acabado de las coronaciones en aristas, dándoles formas onduladas de acuerdo con el relieve circundante y con pendientes bastante tendidas en terraplenes, pedraplenes y desmontes.

Para los taludes de desmonte en roca y del pedraplén se realizará un tratamiento de envejecimiento de roca mediante la aplicación de un colorante inocuo en la hidrosiembra, que incluirá semillas de gramíneas y leguminosas que podrán proliferar en huecos, grietas y otras irregularidades. Para los desmontes en tierra y los terraplenes se extenderá una capa de tierra vegetal y se completará con una hidrosiembra de semillas de herbáceas.

Tras la elaboración de una prospección arqueológica superficial intensiva del trazado proyectado y de las instalaciones auxiliares, se ha determinado que el único yacimiento próximo a la zona de proyecto es el denominado Tossal del Almuixic, situado a más de 160 m,

por lo que el promotor no prevé afección sobre el mismo. No obstante, se proyecta un cerramiento provisional rígido en la zona de actuaciones más próxima al citado yacimiento arqueológico para evitar cualquier posible incidencia.

Por otra parte, se realizará un seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras en la totalidad del tramo objeto de este proyecto. El control arqueológico será permanente y a pie de obra, y se hará extensivo a todas las obras que generen movimientos de tierra en cotas bajo rasante natural.

En caso de aparición de nuevos elementos con relevancia cultural, se informará a la Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana, para que activen las medidas de gestión y protección necesarias (paralización de las obras, excavación arqueológica en extensión, etc.).

El promotor señala que la vía pecuaria Vereda Real de Tossal Gros ya se encuentra interrumpida actualmente por la AP-7, por lo que las nuevas actuaciones no afectarán al grado de permeabilidad de la misma. En este sentido, contempla, en coordinación con el organismo competente de la Generalitat Valenciana, la reposición y continuidad de la misma por debajo de la AP-7, tal y como se realiza actualmente, mediante la reordenación de accesos. Asimismo, dicha vía pecuaria quedará convenientemente señalizada.

La ejecución de la infraestructura proyectada permitirá reducir el actual tráfico de vehículos a través del municipio de Oliva, lo que supondrá una mejora para la población local. El proyecto garantiza el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la reposición de los bienes y servicios afectados.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la Sección 2.ª del Capítulo II del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Conexión sur de Oliva, fase 1 de la variante de La Safor (Valencia), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden en la presente Resolución de Informe de Impacto Ambiental, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (www.mapama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 7 de abril de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

