

La alternativa I comprende un trazado paralelo a la actual acequia del Regaixó, bordeando la EDAR por el sur y coincidiendo con el último tramo de la acequia próximo a la desembocadura en el río Magro que se encuentra sin revestir.

Efectuado el correspondiente análisis, el promotor considera como más favorable al alternativa I, basándose en criterios de seguridad, impactos medioambientales, integración, coste de la inversión, sencillez, economía en la explotación y disponibilidad de terrenos.

c. Impactos significativos de la alternativa elegida.—No se localizan impactos relevantes sobre fauna, flora y hábitat.

Los impactos significativos se reconocen en la fase de explotación en la hipótesis de rotura de colectores, pero se trata en todo caso de una situación excepcional que no se contempla en la evaluación sistemática.

5. *Condiciones al proyecto.*—Considerando el proceso de ejecución así como el contenido del estudio de impacto ambiental, no se propone ninguna condición para la ejecución del proyecto, salvo la exigencia del cumplimiento de las medidas de prevención y corrección propuestas en el citado estudio de impacto ambiental.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 4 de junio de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Acondicionamiento del tramo rustico del Canal del Regaixó, Comunidad del Marquesat» concluyendo que siempre y cuando que se autorice 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 y se comunica a Confederación Hidrográfica del Júcar para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 5 de junio de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## 13016 *RESOLUCIÓN de 6 de junio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación a tres carriles del tramo Puçol-Carraixet de la autovía V-21 (Valencia).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental por resolución de 18 de octubre de 2005 de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4,1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

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

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

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

La autovía V-21, de 19 km de longitud, conecta el norte de la ciudad de Valencia con la autovía A-7, en el término municipal de Sagunto. El objeto del proyecto consiste en el aumento de la capacidad de la citada calzada mediante la ampliación de la plataforma existente a tres carriles por sentido de circulación, con ocupación de terrenos reservados en la mediana. Las obras se ejecutarán a lo largo del tramo que discurre entre Puçol y el barranco de Carreixet, de 15 km de longitud.

Las características técnicas de la calzada resultante, teniendo en cuenta la norma 3.1-IC serán las siguientes:

Ancho de carril de 3,50 m.

Arcén exterior de 2,50 m de anchura.

Arcén interior de 1,5 m de anchura.

Anchura total de calzada y arcenes de 14,50 m por sentido de circulación.

El proyecto debe resolver una confluencia segura en las transiciones de trayectos con distinto número de carriles. Asimismo, el trazado tendrá que compatibilizarse con el acceso norte al Puerto de Valencia.

Además de la ampliación de la calzada se remodelarán los siguientes enlaces:

Enlace de Puçol. Tanto la incorporación como la salida se desplazarán al sur, con objeto de mantener las distancias de seguridad con las conexiones situadas al norte del enlace.

Enlace de El Puig. Se proyecta la construcción de dos glorietas.

Enlace de Alboraya. Se pretende la reordenación de los accesos en el lado oeste, así como la construcción de una glorieta de mayor diámetro que la actual y otra nueva en el lado este.

Enlace de La Pobla de Farnals. Se programa la construcción de dos glorietas.

La ampliación de la plataforma de la calzada existente no presenta más que dos alternativas:

Ampliación por el exterior, mediante la ocupación del espacio destinado al arcén derecho.

Ampliación por el interior, mediante la ocupación del espacio ocupado actualmente por la mediana y arcén izquierdo.

La solución seleccionada viene fijada por la Orden de Estudio de 8 de octubre de 2002, en la que se determina que la ampliación de la citada autovía se realizará por el interior de la misma. Únicamente se realizarán ampliaciones ocupando terrenos del exterior en el tramo comprendido entre el barranco de Carraixet y el extremo sur de la actuación.

Los movimientos de tierra necesarios para la ejecución de las actuaciones definidas se resumen en la siguiente tabla:

Excavación (m <sup>3</sup> )	Terraplén (m <sup>3</sup> )	Rellenos Localizados (m <sup>3</sup> )	Sobrante (m <sup>3</sup> )
97.577	71.856	4.454	21.267

El proyecto es deficitario en materiales sobrantes, ya que los carriles adicionales a construir se desarrollan prácticamente en su totalidad sobre terraplén. Por ello, no serán necesarias grandes zonas de vertido, si bien el promotor indica que existen 50.000 m<sup>2</sup> destinados a ello. Para la localización de los excedentes de materiales no utilizables, se ha previsto un emplazamiento situado dentro del dominio de la autovía, en la que se incluyen zonas alteradas o de escaso valor ambiental.

El volumen de materiales que debe ser transportado a vertedero se resume a continuación:

En la traza		En vertedero	
Demolición de firmes (m <sup>3</sup> )	Excedentes de explanaciones (m <sup>3</sup> )	Demolición de firmes (m <sup>3</sup> )	Excedentes de explanaciones (m <sup>3</sup> )
36.479	21.267	43.775	25.520

Parte de los materiales empleados procederán de préstamos autorizados, canteras y yacimientos de explotación.

El promotor señala que para la realización de las actuaciones no será necesaria la apertura de caminos de obra, sino que se utilizará la propia explanación de la obra, o en todo caso la banda de dominio público de la propia autovía.

En cuanto a las instalaciones auxiliares necesarias para la realización de las obras programadas, se ocupará una superficie de 54.400 m<sup>2</sup>, junto a la zona destinada a vertederos, y evitando la zona arbolada contigua.

El ámbito de estudio abarca los términos municipales de Alboraya, Meliana, Foios, Albalat dels Sorells, Albuixech, Massalfassar, Valencia, Massamagrell, La Pobla de Farnals, El Puig, Puçol y Sagunto, todos ellos en la provincia de Valencia.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Desde un punto de vista topográfico, la zona se caracteriza por ser llana, con una altitud media inferior a los 10 m. Tan sólo en el municipio de El Puig, aproximadamente a 1 km de la autovía por la margen occidental, se localizan dos promontorios de 55 y 43 m de altitud. Cerca del litoral se configuran áreas más o menos extensas con altitud inferior incluso al nivel del mar, y permanentemente encharcadas, denominadas marjales. Estas zonas cuentan con una gran riqueza faunística y florística.

El área de actuación se ubica, prácticamente en su totalidad, dentro de la unidad hidrogeológica denominada «Plana de Valencia Norte». Se trata de un acuífero de tipo detrítico multicapa. La zona se halla intensamente drenada por numerosos barrancos y la red de acequias existente que desembocan en los marjales, en el barranco de Carraixet o directamente al mar Mediterráneo.

Prácticamente toda la zona ha sido ocupada por cultivos de regadío, siendo por tanto el principal uso del suelo, dentro del ámbito de actuación, de tipo agrícola. Por ello, la vegetación actual de la zona se compone de naranjos, olivos, algarrobos y otros frutales en las salidas de los valles fluviales. En las márgenes de los cauces existe vegetación tipo matorral

compuesta principalmente por romero (*Rosmarinus officinalis*), aliaga (*Genista scorpius*), palmito (*Chamaerops humilis*) y tomillo (*Thymus vulgaris*).

El Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Marjal dels Moros» (ES0000148) se localiza 1.000 m al este del límite norte de la zona de actuación. A pesar de su pequeña extensión, constituye un área de gran importancia para la fauna acuática, destacando las poblaciones de samaruc («Valencia hispanica»), fartet («*Aphanius iberus*») y galápago europeo («*Emys orbicularis*»). Igualmente, debe destacarse su importancia para las aves, encontrando especies tales como la cerceta pardilla («*Marmaronetta angustirostris*»), el calamón («*Porphyrio porphyrio*»), garza imperial («*Ardea purpurea*»), fumarel cariblanco («*Chlidonias hybridus*»), aguilucho lagunero («*Circus aeruginosus*») y canastera («*Glareola pratincola*») entre otras.

En el ámbito de actuación destacan los hábitats asociados al carácter húmedo de la zona litoral. Se identifican los siguientes hábitats naturales incluidos en la Directiva 92/43/CE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de fauna y flora silvestres:

Hábitat 1150: Lagunas costeras.

Hábitat 1510: Estepas salinas («*Limnietalia*»).

Hábitat 1210: Vegetación anual pionera sobre desechos marinos acumulados.

Hábitat 1410: Pastizales salinos mediterráneos («*Juncetalia maritimi*»).

Hábitat 1420: Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos («*Arthrocnemetalia fruticosae*»).

Hábitat 2250: Dunas con matorrales de enebro («*Juniperus sp.*»).

Hábitat 3170: Estanques temporales mediterráneos.

Hábitat 6420: Prados mediterráneos de hierbas altas, juncos («*Molinion-Holoschoenion*»).

Hábitat 7210: Turberas calcáreas de «*Cladium mariscos*» y «*Carex davalliana*».

Asimismo, el actual trazado de la autovía V-21 cruza el «Marjal de Rafalell y Vistabella», zona incluida en el catálogo de zonas húmedas protegidas de la Comunidad Valenciana. Su vegetación está formada fundamentalmente por carrizos, cañas y eneas. La especie faunística más destacable de la zona es el fumarel cariblanco («*Chlidonias hybridus*»), junto con otras especies ligadas al medio acuático como patos y garzas.

En el inventario arqueológico de la Consellería de Cultura de la Generalitat Valenciana aparece el yacimiento denominado «Cabeç de Pedrera o de la Cantera». Se trata de una pequeña elevación cercana al mar, situada en la parte oeste de la autovía V-21, aproximadamente a 100 metros. En la actualidad únicamente se aprecian restos de muros y cerámica.

### 3. Resumen del proceso de evaluación:

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

#### a) Entrada documentación inicial

La tramitación comenzó el 17 de mayo de 2005, con la recepción de la memoria-resumen del proyecto «Ampliación a tres carriles del tramo Carraixet-Pujol de la Autovía V-21 (Valencia)».

#### b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones

A continuación, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. La relación de consultados se exponen a continuación.

Organismos consultados	Resultado de la consulta
Dirección General para la Biodiversidad.	-
Confederación Hidrográfica del Júcar.	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.	X
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.	X
Dirección General del Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana.	X
Consejería de Bienestar Social de la Generalitat Valenciana.	X
Ayuntamiento de Alborada.	X
Ayuntamiento de Mediana.	-
Ayuntamiento de Foios.	-
Ayuntamiento de Albalat dels Sorells.	X
Ayuntamiento de Albuixech.	-
Ayuntamiento de Massalfassar.	-
Ayuntamiento de Valencia.	X

Organismos consultados	Resultado de la consulta
Ayuntamiento de Massalmagrell.	-
Ayuntamiento de La Pobra de Farnals.	-
Ayuntamiento de El Puig.	-
Ayuntamiento de Puçol.	X
Ayuntamiento de Sagunto.	-

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

**Afecciones a la hidrología superficial y subterránea.**—Según indican la Confederación Hidrográfica del Júcar y los Ayuntamientos de Puçol y Alboraya, la ampliación de la calzada producirá un incremento de los caudales de agua pluvial a desaguar procedentes de la escorrentía superficial. Por ello, la capacidad de desagüe de las obras de fábrica deberá permitir de forma adecuada el paso del caudal de avenida de cálculo. Asimismo, las obras de fábrica, aguas abajo, deberán contar con los dispositivos de energía apropiados, con objeto de evitar erosiones al restituir el agua en su cauce natural.

**Contaminación atmosférica.**—El Ayuntamiento de Puçol indica que debe estudiarse la alteración de la calidad del aire por aumento de los niveles de inmisión de contaminantes atmosféricos debido al incremento de tráfico rodado durante la fase de explotación del proyecto.

**Afección acústica.**—Los Ayuntamientos de Albalat dels Sorells, Alboraya y Puçol prevén un incremento de ruidos en zonas urbanas de uso residencial próximas al trazado de la autovía. Se solicita la adopción de las medidas correctoras al respecto, especialmente en los tramos próximos a zonas urbanas.

No obstante, el proyecto tiene como objeto ampliar una calzada ya existente, por lo que no se considera que se originen afecciones ambientales especialmente significativas en la zona de trazado, tal y como expone la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

**Afecciones a la vegetación y fauna.**—El Ayuntamiento de Puçol señala las afecciones negativas, directas e indirectas, que se producirán en el ámbito de las actuaciones programadas tales como pérdida de hábitats o incremento del efecto barrera.

**Afección al paisaje.**—Los Ayuntamientos de Albalat dels Sorells y Puçol destacan la creación de una importante barrera visual en una zona de elevado valor ecológico y paisajístico como es la huerta norte de Valencia.

**Afección al patrimonio.**—La Dirección General del Patrimonio Cultural Valenciano manifiesta la necesidad de realizar una prospección arqueológica de toda la zona de actuación con anterioridad al inicio de las obras tal y como indica la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano.

La Dirección General de Medio Natural de la Generalitat Valenciana indica que cualquier alteración del yacimiento arqueológico «Cabeç de la Pedrera o de la Cantera», incluido dentro del ámbito de actuación de las obras proyectadas, requerirá el informe favorable de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte en cumplimiento con la anteriormente citada Ley 4/1998.

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

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor con fecha 18 de octubre de 2005, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, así como los aspectos más relevantes de las mismas y documentación que deberá ser incluida en el estudio de impacto ambiental tal como fotografía aérea de la zona de estudio, representación de las alternativas planteadas, análisis de los elementos ambientales que resulten relevantes en el ámbito del proyecto y efectos ambientales significativos.

B. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 22 de julio de 2006, número 174. Con fecha 1 de febrero de 2007, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

Durante el periodo de Información Pública se han recibido un total de 9 alegaciones procedentes del Ministerio de Defensa, Dirección General de Ferrocarriles, Diputación Provincial de Valencia, Ayuntamientos de Puçol, Massalfassar, El Puig, Albalat del Sorells y Valencia y el particular Don Carlos Bruixola Lliso.

Las alegaciones recibidas solicitan diversas mejoras de las conexiones con las carreteras existentes, mejora de la permeabilidad de la autovía

para peatones y ciclistas y aumento de la red de drenaje de la autovía. Asimismo, se destaca la previsión de un incremento de tráfico y el consiguiente aumento de emisiones gaseosas y ruidos.

Respecto a las dos primeras solicitudes citadas, el promotor señala que no se considera justificada su inclusión en el presente proyecto. En cuanto al comportamiento de la autovía frente a avenidas, en el estudio de drenaje queda demostrado que se cumple con la normativa en vigor, por lo que desestima las alegaciones presentadas.

Por último cabe destacar que la Dirección General de Ferrocarriles señala la intersección de las obras proyectadas con la solución este del Estudio Informativo del tramo de Alta Velocidad Valencia-Castellón en su pk 11+200, a la altura con el enlace de Puçol. Por ello, se deberán tener en cuenta las obras proyectadas en la ejecución del proyecto.

El promotor indica que la ampliación de la autovía se realizará por la mediana, por lo que la estructura de paso de ferrocarril proyectada sobre dicha autovía deberá contar con que la disponibilidad de terreno en la mediana será de aproximadamente 3 m en sentido perpendicular a la calzada.

#### 4. Integración de la evaluación.

a) Análisis ambiental para selección de alternativas.—La ejecución del proyecto presenta únicamente dos alternativas, en función del terreno ocupado. Como ya se ha comentado anteriormente, la solución elegida viene fijada por la Orden de Estudio de 8 de octubre de 2002, en la que se determina que la ampliación de la citada autovía se realizará por el interior de la misma, mediante la ocupación de los terrenos actualmente destinados a la mediana y al arcén izquierdo.

De esta manera, el espacio ocupado corresponde a terrenos previamente alterados, sobre una infraestructura ya existente, por lo que los impactos provocados serán mínimos.

b) Impactos significativos de la alternativa elegida.—Los principales efectos ambientales del proyecto como consecuencia de la ejecución de las obras de ampliación de la infraestructura, así como las principales medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental y en las conclusiones obtenidas durante el proceso de información pública, se resumen a continuación:

Impactos sobre la hidrología superficial y subterránea.—Las principales afecciones sobre la hidrología vienen definidas por la recepción de pluviales contaminados en cursos superficiales y subterráneos, tanto en la fase de obra como en la de funcionamiento. Otras alteraciones sobre la calidad de las aguas son ocasionadas por los movimientos de tierra y vertidos contaminantes accidentales.

En zonas destinadas a la ubicación de instalaciones auxiliares y acopio de materiales se colocarán balsas de retención y decantación. Asimismo, en la proximidad del Barranco de Carraixet y El Puig se ha previsto la colocación de barreras de retención de sedimentos.

Se evitará cualquier ocupación por elementos temporales y permanentes en los cauces de drenaje natural. Igualmente, se prevén diversas medidas de protección adecuadas para evitar alteraciones sobre el sistema fluvial tales como jalonamiento de zonas excluidas, restauración y revegetación de las márgenes afectadas. Dichas labores de restauración minimizarán las afecciones indirectas por escorrentía y erosión derivadas de las obras.

Se han previsto los elementos de drenaje necesarios con objeto de no alterar y mantener el régimen el actual régimen de escorrentía superficial.

Afecciones sobre la calidad del aire.—Durante la fase de construcción, el aumento del tránsito de vehículos y las operaciones de movimientos de tierras originan el incremento de emisiones de partículas en suspensión, gases y ruido.

Para evitar afecciones se establecerán riegos periódicos con camiones cuba sobre viales, zonas de trabajo y acopio de materiales. Se deberá efectuar la correcta puesta a punto de los motores de maquinaria con el fin de reducir las emisiones de gases de escape y ruidos, para lo cual se habrán de respetar los plazos de revisión de motores. Igualmente, el transporte de materiales susceptibles de emitir polvo se realizará con cubierta. Por último, cabe destacar que se instalarán dispositivos de protección sonora en los elementos más ruidosos de las plantas auxiliares de obra.

Durante la fase de explotación podría producirse un incremento de los niveles de contaminación y ruido por aumento del tráfico rodado.

El estudio de impacto ambiental incluye un estudio acústico, desarrollado sobre un modelo teórico y sin evaluación de la situación actual, concluyendo que sería necesaria la instalación de 3.380 m de pantallas acústicas repartidas en 17 tramos. No obstante, el promotor indica que dichas pantallas no serán instaladas por el elevado coste económico y su impacto tanto visual como paisajístico. Por otra parte, señala que la con-

solidación de las viviendas afectadas ha sido posterior a la construcción de la autovía.

Efectos sobre el suelo.—Las principales afecciones sobre los suelos serán debidas al previsible aumento de los procesos erosivos, contaminación y compactación de los suelos próximos a la calzada.

Los principales agentes contaminantes son los metales pesados, en especial el plomo, y los vertidos accidentales. La destrucción se deberá a la ocupación del terreno y compactación del mismo por el tránsito de maquinaria.

Como medida correctora se procederá a una retirada selectiva de la capa superficial de tierra vegetal. Asimismo, en las zonas en las que se estime oportuno, se procederá a la fertilización, abonado y otras enmiendas necesarias a realizar en el momento de la distribución.

Impactos sobre la vegetación.—Se contempla la eliminación de la cubierta vegetal natural por desbroces en zonas destinadas a explanación, caminos auxiliares, ubicación de parques de maquinaria y otras instalaciones de obra. Se ha de tener en cuenta la presencia de lugares vulnerables en los que se presentan las formaciones vegetales de marjal.

Como medidas para la protección de la vegetación se procederá, antes del desbroce, al jalonamiento de la zona de ocupación del trazado y de instalaciones auxiliares. Igualmente, se delimitarán específicamente las zonas de elevado valor ecológico.

Por último cabe destacar que se tomarán las medidas oportunas de prevención de incendios.

Afección sobre los hábitats de las comunidades faunísticas.—Los efectos que la construcción y funcionamiento de la vía podrían ocasionar sobre la fauna pueden resumirse en la destrucción y alteración de sus hábitats, contaminación acústica, incremento de la mortalidad, alteraciones en el comportamiento de las especies presentes e incremento del efecto barrera ocasionado por las infraestructuras.

El promotor considera que la presencia de elementos de drenaje, pasos inferiores y pequeñas obras de fábrica existentes en la actual plataforma minimiza el efecto barrera que pudieran producir las nuevas actuaciones, ya que son utilizados por la fauna presente en la zona para atravesar la infraestructura.

Con objeto de evitar un aumento del efecto barrera, se prevé la reposición y continuación de los citados elementos en la ampliación proyectada.

Afecciones sobre espacios protegidos.—El promotor considera que no existirá afección alguna sobre el LIC y ZEPA «Marjal dels Moros» (ES0000148).

La presencia del «Marjal de Rafalell y Vistabella», incluida en el catálogo de zonas húmedas protegidas por la Comunidad Valenciana, a ambos lados de la autovía, hace que las acciones programadas puedan tener efectos negativos sobre la misma. El promotor destaca que dada la escasa magnitud de las obras de ampliación de la autovía, no se prevén alteraciones significativas sobre los valores ambientales característicos.

No obstante, el proyecto incorpora la «Propuesta de actuaciones para la regeneración y conservación de hábitats en el Marjal de Rafalell y Vistabella», acordada con la Consejería de Territorio y Vivienda de la Comunidad Valenciana. Así, se describen una serie de actuaciones, tales como la eliminación de residuos sólidos en la zona, limpieza de acequias para que éstas recuperen su capacidad de drenaje, construcción de motas que posteriormente serán repobladas, delimitando la zona urbana, revegetación para recuperar la vegetación de ribera característica del marjal, y construcción de diversas infraestructuras de uso público, tales como un observatorio de aves y diversos elementos de señalización. Dicha propuesta será recogida en el proyecto de construcción de la ampliación de la autovía V-21.

Alteración del paisaje.—Los efectos sobre el paisaje se producen principalmente en la fase de construcción, dado que la ampliación de la autovía alterará significativamente las unidades paisajísticas actuales.

Los impactos paisajísticos pueden minimizarse mediante la creación de una cobertura vegetal sobre las zonas que queden más desnudas tras la fase de construcción. Se llevarán a cabo hidrosiembras y plantaciones de especies arbustivas y arbóreas.

Alteración al patrimonio histórico-artístico y vías pecuarias.—Se llevará a cabo un control arqueológico de los movimientos de tierra durante la ejecución de las obras y, en función de los resultados obtenidos, se establecerán las medidas necesarias para documentar, proteger y conservar el Patrimonio Arqueológico.

El único yacimiento arqueológico existente en el ámbito de actuación es «Cabeç de la Pedrera o de la Cantera». El promotor asegura la no afección al mismo tanto en el desarrollo de las obras de ampliación de la autovía como en el posterior uso de la infraestructura.

Las vías pecuarias no se verán afectadas por las actuaciones programadas dado que los pasos actuales mantendrán sus características tras la ampliación proyectada.

c) Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras.

Elemento	Impacto	Medida correctora
Hidrología.	Contaminación de las aguas.	Balsas de retención y decantación. Obras de drenaje.
Calidad del aire.	Ruido.	Riegos periódicos.
Suelo.	Contaminación del aire. Contaminación de suelos. Compactación.	Puesta a punto de maquinaria. Retirada selectiva de tierra vegetal. Labores de enmiendas.
Vegetación.	Destrucción de cubierta vegetal.	Jalonamiento de zonas vulnerables. Revegetación de zonas afectadas.
Fauna.	Efecto barrera. Molestias por las obras	Reposición de las obras de fábrica existentes.
Patrimonio Cultural.	Destrucción.	Control y seguimiento arqueológico en el ámbito de proyecto.

5. Condiciones al proyecto: Medidas preventivas y correctoras.-El proyecto de construcción incorporará un nuevo estudio acústico que incluya una prospección acústica de la situación actual de la autovía. Con objeto de alcanzar un adecuado nivel de sonoro en el entorno de la autovía ampliada y conforme a los resultados de este nuevo estudio el promotor reconsiderará la instalación de protecciones acústicas especialmente en los siguientes tramos:

Margen derecho: P.K. 1+090 a P.K. 1.250 (limite del núcleo de Puçol).

Margen derecho: P.K. 4+000 a P.K. 4+110 (limite del núcleo de El Puig).

Margen izquierdo: P.K. 5+220 a P.K. 5+370 (edificación aislada).

Margen derecho: P.K. 7+950 a P.K. 8+100 (hotel).

Margen izquierdo: P.K. 12+650 a P.K. 13+500 (urbanización Port Saplaya).

Margen derecho: P.K. 13+950 a P.K. 14+070 (barraca Cucaló).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.-El estudio de impacto ambiental incluye un Programa de Vigilancia Ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para un adecuado seguimiento ambiental de la obra. Los aspectos más destacados son:

Mantenimiento de la permeabilidad territorial y servicios afectados.

Control de calidad de aguas.

Control de las obras de drenaje y canalización.

Seguimiento de las medidas de prevención de la contaminación acústica y atmosférica, como control de emisiones de polvo en la atmósfera, control de emisiones y ruidos de maquinaria y niveles acústicos en la fase de explotación.

Control del jalonamiento de las zonas de obras y zonas ambientalmente sensibles.

Control de la ubicación de instalaciones auxiliares, zonas de vertedero, acopios y accesos.

Control del movimiento de la maquinaria.

Desmantelamiento de instalaciones y limpieza de las zonas de obra.

Control de alteración, contaminación y compactación de suelo.

Seguimiento de las medidas de protección establecidas sobre fauna y vegetación.

Seguimiento de las medidas de defensa contra la erosión.

Control de las medidas establecidas para la recuperación ambiental e integración paisajística del ámbito de estudio.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que se hayan implantado medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad.

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

Se redactarán informes previos al inicio de las obras, periódicos ordinarios mensuales, particulares y un informe final de la fase.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «BOE» en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 4 de junio de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Ampliación a tres carriles del tramo Puçol-Carraixet de la autovía V-21 (Valencia)» concluyendo que siempre y cuando que se autorice 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 y se comunica a Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 6 de junio de 2007.-El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

