

DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL

IMPACTO AMBIENTAL SIMPLIFICADO

ÍNDICE

1. MOTIVACIÓN PARA LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUCACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL SIMPLIFICADA.....	4
2. DEFINICIÓN, UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO	5
1.1. DEFINICIÓN Y UBICACIÓN DEL PROYECTO.....	5
1.2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	6
3. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS	7
4. EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS PREVISIBLES.....	8
4.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MEDIO NATURAL. RIESGOS	8
4.1.1. ATMÓSFERA Y CLIMA.....	8
4.1.2. GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA	9
4.1.3. EDAFOLOGÍA.....	10
4.1.4. HIDRÁULICA E HIDROLOGÍA.....	11
4.1.5. HIDROGEOLOGÍA.....	11
4.1.6. VEGETACIÓN.....	12
4.1.7. FAUNA.....	12
4.1.8. PAISAJES.....	14
4.1.9. RED NATURA 2000	15
4.1.10. PATRIMONIO HISTÓRICO, BIENES DE INTERÉS CULTURAL Y YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS.....	16
4.2. ANÁLISIS DE IMPACTOS POTENCIALES EN EL MEDIO AMBIENTE ...	17
4.2.1. SOBRE LA ATMÓSFERA	17
4.2.2. SOBRE EL SUELO	17
4.2.3. SOBRE LA HIDROLOGÍA E HIDROGEOLOGÍA.....	18
4.2.4. SOBRE LA VEGETACIÓN Y LA FAUNA	18
4.2.5. SOBRE EL PAISAJE.....	18
4.2.6. SOBRE LOS ESPACIOS PROTEGIDOS Y LA RED NATURA 2000.....	18
4.2.7. SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL Y LOS BIENES DE INTERÉS CULTURAL.....	19
4.2.8. SOBRE LAS VÍAS PECUARIAS	19
5. MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS	19
5.1. MEDIDAS DE CARÁCTER GENERAL	19
5.1.1. FORMACIÓN AMBIENTAL DEL PERSONAL DE OBRA	19
5.1.2. SEGUIMIENTO AMBIENTAL DE LAS OBRAS	20
5.1.3. JALONAMIENTO ESTRICTO DE LA SUPERFICIE DE OCUPACIÓN	20
5.2. MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA GEOLOGÍA Y LOS SUELOS	20
5.2.1. FASE DE DISEÑO	20
5.2.2. RETIRADA, ACOPIO Y REUTILIZACIÓN DE SUELO FÉRTIL ...	20
5.2.3. DESCOMPACTACIÓN DE SUELOS EN ZONAS ALTERADAS..	21
5.2.4. GESTIÓN DE RESIDUOS DE OBRA.....	21
5.2.5. DEFENSA CONTRA LA EROSIÓN.....	21
5.2.6. ZONAS DE EXPLOTACIÓN.....	21
5.3. MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA FAUNA.....	22
5.3.1. MINIMIZAR LA OCUPACIÓN DEL HABITAT	22
5.3.2. REDUCCIÓN DE RUIDOS.....	22

5.3.3.	CONTROL DE VERTIDOS A CAUCES.....	22
5.3.4.	REDUCCIÓN DE IMPACTOS EN ZONAS ADECUADAS PARA LA REPRODUCCIÓN DE LA FAUNA.....	22
5.3.5.	ADECUACIÓN DEL CALENDARIO DE LAS OBRAS.....	22
5.4.	PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE	23
5.5.	PROTECCIÓN ACÚSTICA	23
5.6.	APROVECHAMIENTO DE CAMINOS YA EXISTENTES PARA EL VIARIO DE OBRA.....	23
5.7.	MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL	24
5.7.1.	CONSULTAS ARQUEOLÓGICAS	24
5.7.2.	SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA ARQUEOLÓGICA Y PALEONTOLÓGICA	24
6.	PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	25
6.1.	ESTABLECIMIENTO Y SEGUIMIENTO DE LA COMPROBACIÓN AMBIENTAL	27
6.2.	CONTENIDO Y SEGUIMIENTO DE LOS INFORMES.....	29

1. MOTIVACIÓN PARA LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL SIMPLIFICADA

El marco legal en el que se ubica la redacción del estudio de impacto ambiental del proyecto conexión ciclo-peatonal y de ampliación de la plataforma de la carretera CV-580 entre las poblaciones de Chella y Bolbaite es:

- Decreto 162/1990 por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 2/1989 de Impacto Ambiental, bajo el marco normativo de la legislación Autonómica Valenciana.
- Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental, de legislación estatal.

Bajo este marco normativo, tanto para la legislación autonómica (el tipo de proyecto que se ha redactado no está dentro de los casos incluidos en el Anexo I, apartado 8.a “Proyectos de infraestructuras. Construcción de Carreteras de nueva planta cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Valenciana”, y tampoco está incluido dentro del Anexo II, apartado 3.b “Actuaciones en materias de vías de comunicación para las que se exija información pública en su legislación sectorial”.) como para la legislación estatal (este proyecto no está incluido en los proyectos contemplados en el Anexo I, Grupo 6 “Proyectos de Infraestructuras – a) Carreteras: 2. Construcción de una nueva carretera existente de dos carriles o menos con objeto de conseguir cuatro carriles o más, cuando tal carretera o el tramo de carretera realineado y/o ensanchado alcance o supere los 10 km en una longitud continua”), la actuación prevista, en principio, **NO** requiere ser sometida a Evaluación de Impacto Ambiental.

La obra que se va a proyectar no se encuentra dentro de los distintos supuestos que indiquen su necesidad de sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental definidos dentro de las normativas anteriormente mencionadas.

Aun así, viendo su cercanía al río Sellent (afluente del Riu Xúquer), protegido por la Red Natura 2000 y la proximidad de zonas PATFOR, ZEPA y PATRICOVA y con el fin de anticipar la identificación de impactos y proponer medidas para evitarlos, o reducirlos, se redactará el presente documento, con el fin de demostrar que ninguna de estas zonas van a verse influidas por la ejecución de la obra.

2. DEFINICIÓN, UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

1.1. DEFINICIÓN Y UBICACIÓN DEL PROYECTO

La carretera CV-580 vertebrada toda La Canal de Navarrés, con 64,4 km es una de las carreteras de mayor longitud de toda la red de carreteras de la Diputación de Valencia. Discurre entre las poblaciones de Anna y Dos Aguas, pasando por Chella, Bolbaite, Navarrés, Quesa, Bicorp y Millares.

Esta carretera, entre las poblaciones de Chella y Bolbaite, discurre desde la variante de Chella hasta la de Bolbaite, ambas de reciente ejecución. El casco urbano de ambas poblaciones se encuentra a una distancia muy pequeña, lo que propicia un elevado tráfico peatonal y ciclista.

El tramo de carretera comprendido entre las variantes de Chella y Bolbaite presenta en la actualidad una sección transversal insuficiente, careciendo de arcenes, en contraposición a la sección construida por las variantes de ambas poblaciones que se diseñaron y construyeron con una sección amplia, con carriles de 3,5 metros y arcenes de 1,5 metros, adaptada a las necesidades actuales. El ancho de este tramo es de 6 metros.

En la población de Chella existe un camino forestal, que va variando su anchura a lo largo del mismo, que conecta esta con el polígono industrial existente entre Chella y Bolbaite. Este camino forestal es utilizado por los habitantes de estos dos municipios como vía peatonal. Este camino forestal cruza por encima del barranco de Miguel y el barranco del Abrullador.

Entre el polígono industrial y Bolbaite no existe ningún espacio habilitado para que los peatones y bicicletas circulen de manera segura, teniéndolo que hacer por el margen del propio carril, con la peligrosidad que ello supone.

Dado el elevado tráfico peatonal y ciclista existente entre ambas poblaciones y considerando lo reflejado en la Ley 6/2011 de 1 de Abril, de la Generalitat Valenciana, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, donde se establece como objetivo el de “avanzar hacia un patrón más equilibrado de movilidad en el que los desplazamientos a pie y en bicicleta tengan un papel cada vez más relevante, incidiendo en una mejora constante de los niveles de seguridad para facilitar dichos desplazamientos”, la Diputación de Valencia ha estimado oportuno el acondicionamiento del itinerario peatonal y ciclista entre ambas poblaciones, de tal forma que se realizara en condiciones de seguridad y confort adecuadas, segregándose el mismo mediante un separador físico.

Asimismo, se ha previsto la ampliación de la plataforma de la carretera CV-580 entre el polígono industrial, situado en el PK 7+000 de esta, hasta la rotonda que acceso a la variante de Bolbaite, con el objetivo de dotarla de una sección transversal coherente con las construidas para las variantes.

Los datos de tráfico más recientes de la carretera CV-580 son los correspondientes a la campaña de 2016, donde la Intensidad Media Diaria ha sido 4.421 vehículos/día con un porcentaje de pesados 2,35%.

Las obras objetos del proyecto están ubicadas íntegramente en los término municipales de Chella y Bolbaite, pertenecientes a la Comarca de Canal de Navarrés en la Provincia de Valencia.

1.2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

Se ha previsto el acondicionamiento del itinerario peatonal y ciclista entre las poblaciones de Chella y Bolbaite, con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad y confort para sus usuarios.

El tramo de la vía ciclo-peatonal comprendido entre el polígono industrial y la población de Bolbaite discurrirá en paralelo a la CV-580, segregándose de la misma mediante un separador físico formado por una barrera de hormigón in situ de 40 cm de anchura y 32 cm de altura. Este itinerario presenta una anchura de 2,50 m, con acabado de mezcla bituminosa sobre la que se dispondrá una lechada sintética de color rojo. Este tramo se iluminará mediante luminarias de última generación de bajo consumo y alta eficiencia y se colocarán en una berma situada al lado del carril. Este tramo estará protegido del tráfico rodado de la calzada mediante un separador “in situ” de hormigón armado de anchura 40 cm y geometría según planos. En los tramos donde el carril discurre por las aceras ya existentes en la glorieta de Bolbaite y por el tramo que discurre desde Chella hasta el polígono industrial no será necesario su protección con separador. El itinerario quedará delimitado por bordillo prefabricado de hormigón del tipo A2 (20x10 cm) en el margen contrario al separador, y se abrirá 5 cm cada 10 m para dejar pasar el agua en función del peralte que lleve el carril. Estos bordillos permitirán que el extendido de la mezcla bituminosa o el hormigón se realice contra un “encofrado” siendo éste el propio bordillo.

El tramo de la vía ciclo-peatonal que discurre por la senda forestal, entre Chella y el polígono industrial, presentará un ancho variable, siendo este de 4 m entre el PK 0+000 de la vía y el PK 0+150 para mejorar la circulación de ciclistas y peatones. Este tramo tendrá una capa de rodadura de hormigón desactivado sobre una explanada de zahorra artificial.

Desde el PK 0+150 de la vía ciclo-peatonal hasta el polígono industrial tendrá la misma sección que el tramo anterior pero con un ancho de 2,50 metros.

En el tramo del carril ciclo-peatonal comprendido entre Chella y el polígono industrial el carril cruza dos pequeños barrancos, el barranco del Abrullador y el barranco de Miguel. Las soluciones adoptadas para sortear estos dos barrancos son:

- El levantamiento del carril mediante el relleno de cantera dejando pasar el agua por debajo para el barranco del Abrullador.
- Dejar el tramo de carril ciclo-peatonal que pasa sobre el barranco de Miguel inundable.

Los dos tramos estarán iluminados por balizas de un metro de alto y 1 W de potencia que serán alimentadas eléctricamente por Chella y Bolbaite, en función de que el tramo donde se ubiquen pertenezca a un término municipal u otro.

También se ha previsto la ampliación de la plataforma de la carretera CV-580 entre el PK 7+000, a la altura del polígono industrial, hasta la glorieta que da inicio a la variante de Bolbaite, con el objetivo de dotarla de una sección transversal coherente con las construidas para las variantes de Chella y Bolbaite, con carriles de 3,50 metros de ancho y 1,50 metros de arcenes. En el ANEJO 5: CÁLCULO DEL FIRME se puede ver el tipo de firme que se ha calculado para la ampliación de la plataforma y las medidas que se han decidido tomar para la rehabilitación del firme ya existente.

3. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS

Con el objeto de resolver los problemas de seguridad vial derivados de la realización de este proyecto se plantean un total de DOS ALTERNATIVAS para el proyecto, denominadas:

- ALTERNATIVA 0 (No ejecución del proyecto)
- ALTERNATIVA 1

Como ya se ha comentado, el proyecto consiste en la realización de la ampliación de la CV-580, la construcción ciclo-peatonal y la construcción de todas las obras auxiliares necesarias (como pueden ser obras de drenaje de la plataforma o de los distintos barrancos).

Ambas alternativas se diferencian en:

- ALTERNATIVA 0: no realización de la actuación en la zona de estudio.
- ALTERNATIVA 1: ampliación de la plataforma existente para igualar sus características con las de la variantes, construcción de la vía ciclo-peatonal que una Chella y Bolbaite.

La alternativa que se va a realizar será la ALTERNATIVA 1, ya que permite conectar las poblaciones de Chella y Bolbaite mediante un carril ciclo-peatonal con unas condiciones de seguridad que

actualmente no existen, y que permitirían reducir la emisión de gases al potenciar el tráfico ciclo-peatonal, así como mejorar la plataforma de la carretera.

4. EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS PREVISIBLES

4.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MEDIO NATURAL. RIESGOS

4.1.1. ATMÓSFERA Y CLIMA

El clima de la zona de actuación es de transición entre el clima Mediterráneo continental, propio de las zona del interior de Valencia, y el clima típicamente Mediterráneo, propio del litoral valenciano. En general, el clima de la zona, en cuanto a régimen térmico, tiene mayor similitud con el clima mediterráneo típico.

Los inviernos son moderados, con una temperatura media del mes más frío que oscila entre los 7°C y los 9°C, y una temperatura media para el mes de julio que oscila entre los 24°C y 25°C. En las zonas más bajas, aisladas de la influencia marina, las temperaturas medias del mes cálido son superiores a 25°C, por un fenómeno de acumulación del calor en las zonas bajas de los valles. Por el contrario, en las montañas de la zona las temperaturas veraniegas refrescan notablemente, con una temperatura media del mes más cálido que puede ser inferior a 23°C. La temperatura media anual está comprendida entre los 14°C y los 17°C. Sin embargo, en las zonas de temperatura media puede ser inferior a 14°C.

El aspecto climático más relevante y con mayor influencia, sobre todo teniendo en cuenta los dos barrancos sobre los que pasa el carril ciclo-peatonal, son los relativos a las precipitaciones, quedando en segundo plano los datos de temperatura.

Son frecuentes las inundaciones de la zona debido a fenómenos tormentosos que suelen presentarse principalmente en otoño y primavera, manifestándose en forma de lluvias torrenciales.

El fenómeno climático más temido en esta zona es la “gota fría”, que se produce cuando una acumulación de aire cálido y húmedo procedente del mar mediterráneo, que entra en contacto con un embolsamiento de aire frío en altura. Este choque origina lluvias de gran intensidad de distribución generalizada que ocasiona inundaciones de tres tipos, inundaciones por la cantidad de agua llovida en el propio municipio, la originada por el desbordamiento de los ríos o por ambas conjuntamente.

4.1.2. GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA

La descripción geológica y geomorfológica de la zona que ocupa la obra, entre Chella y Bolbaite, se ha realizado basándonos en las hojas del mapa geológico de España del IGME 769 – NAVARRÉS y recogiendo información de trabajos anteriores cercanos a la zona de estudio, completada con inspecciones directas de campo.

A. Descripción geológica de la zona en estudio:

La zona de la obra, entre Chella y Bolbaite, está situada en la parte oriental de la Rama Sur de la Cordillera Ibérica, próxima al Sistema Prebético.

La serie del Jurásico y del Cretácico es esencialmente carbonatada de facies de plataforma marina, tiene en conjunto una potencia de unos 2.000 metros y adopta una disposición tabular en la mayor parte de la Hoja. Solamente el cuadrante NE presenta pliegues de directriz Ibérica.

El principal rasgo cartográfico está constituido por las manchas rectilíneas de Triásico plástico que componen la forma de una gran manivela que corta toda la Hoja.

En relación con estas bandas triásicas, morfológicamente deprimidas, se han depositado sedimentos del Terciario, en parte marinos en el ángulo SE, y continentales en el resto de la Hoja.

B. Geomorfología:

En el mapa geológico al que pertenece la zona donde se está proyectando la obra (IGME 769 – NAVARRÉS) se diferencian la siguiente serie de Sistemas Morfodinámicos:

- ALUVIAL-COLUVIAL: Depósitos caracterizados por la mezcla procedentes de acarreo fluvial y derrubios de ladera, como consecuencia de haberse dado ambos fenómenos simultáneamente: depósitos de pie de monte y abanicos o conos antiguos.
- RELIEVES CARBONATADOS MUY KARSTIFICADOS: áreas montañosas constituidas básicamente por rocas carbonatadas muy karstificadas que dan lugar a un modelo kárstico dominante.
- RELIEVES ADOSADOS: formaciones compuestas por materiales de carácter más detrítico que los grandes relieves carbonatados de los que proceden y que producen relieves de transición hacia valles inmediatos, aunque en ocasiones pueden hallarse totalmente confinados por materiales carbonatados, las pendientes son, por lo general, acusadas.

- CARCAVAS Y KARST EN YESOS: los materiales triásicos de facies keuper dan lugar a formas características del relieve que se manifiestan especialmente como vertientes muy erosionadas y acanaladas, polícromas y a morfologías parakársticas.
- TRAVERTINOS: corresponden a bioconstrucciones carbonatadas que presentan una morfología de plataformas adosadas a las laderas de los valles o que cierran el fondo de los mismos, según su génesis y estadio de desarrollo. Su origen está ligado a la pérdida de CO₂ en aguas bicarbonatadas y consecuente precipitación de sales asociadas a la actividad orgánica, principalmente vegetal, se corresponden con estructuras porosas, fácilmente erosionables.

4.1.3. EDAFOLOGÍA

Los suelos existentes en el ámbito de estudio están caracterizados por tener productividad agrícola y su uso es agrícola intensivo. Teniendo en cuenta la clasificación USDA, los suelos de la comarca quedan incluidos dentro de los tres órdenes siguientes: Entisoles, Inceptisoles y Alfisoles, en función del grado de evolución de los mismos.

Las laderas abancaladas, sin horizontes de diagnóstico, al igual que las transformaciones antrópicas, quedan clasificadas dentro del orden de los Entisoles, en el Gran Grupo de los Xerorthents perteneciendo al suborden de los Orthens. Suelos poco evolucionados de perfil A/C.

La zonas cercanas a los cauces quedan incluidas dentro de este mismo Orden en el Gran Grupo de los Xerofluvents, cuya principal característica radica en la variabilidad en profundidad del contenido en materia orgánica. Estos son suelos muy fértiles y corresponden a las vegas tradicionales.

Los Calcixerochrepts, se presentan avanzando en la génesis, con el perfil cálcico cuya secuencia de horizonte más característica es, en cuanto a diagnóstico, Ochrico-Cálcico y en cuanto a génesis A-Bk-C.

Los suelos más evolucionados de la zona pertenecen a los Alfisoles, son bisecuenciales que han sufrido dos procesos de descalcificación en la mayoría de los casos, uno con la formación del horizonte calizo y el otro a posteriori de la fluviación de arcilla y génesis del horizonte argílico, de nódulos calizos que se observan aun en el interior argílico.

4.1.4. HIDRÁULICA E HIDROLOGÍA

La red hidrográfica de la zona se encuentra en la cuenca del río Sellent, afluente del río Júcar.

A. Funcionamiento hidrológico

En el ámbito de estudio se localizan dos cauces de agua superficial, los ya nombrados barrancos de Abrullador y el de Miguel, pertenecientes a la cuenca del río Júcar.

Existen varias redes de canales y acequias en los campos de cultivo de los alrededores.

Los ya nombrados barrancos suponen el principal curso de agua. Se trata de cursos fluviales de anchura variable, aunque secos en partes de año. Su caudal está muy condicionado a la época de lluvias.

B. Calidad de las aguas superficiales

La calidad de las aguas del río Sellent es buena, siendo su único factor de contaminación los productos provenientes de la agricultura.

C. Características hidrológicas de los cauces

Los desbordamientos de los cauces en la ribera del Júcar, tanto del propio Júcar como de sus afluentes en su tramo final, se conocen y padecen desde antiguo a consecuencia de las avenidas producidas por la lluvias torrenciales que con cierta frecuencia azotan la región.

4.1.5. HIDROGEOLOGÍA

El área de actuación se encuentra localizada dentro de la zona perteneciente al Caroig Sur, según la clasificación de aguas subterráneas en la Comunidad de Valencia.

El subsistema acuífero del Caroig Sur se sitúa en la mitad meridional del denominado Macizo del Caroig. El subsistema es una altiplanicie suavemente ondulada e interrumpida únicamente por profundos barrancos que han excavado algunos cursos del agua, en cuyo sector oriental se destacan dos sierras: la de la Plana la sur y la de Enguera al norte.

La red hidrográfica está representada por los cauces altos de numerosos ríos tributarios del Júcar por su margen derecha. El acuífero principal está constituido por los materiales carbonatados del Mesozoico, que abarcan desde el Jurásico Superior hasta el Cretácico Superior.

El flujo subterráneo se realiza, en la mayor parte del acuífero, hacia las zonas de descarga. Uno de los principales manantiales se encuentra en Chella. La alimentación del acuífero se produce exclusivamente por la infiltración del agua de lluvia y la procedente del riego.

La calidad del agua de este subsistema presenta normalmente facies bicarbonatada cálcica o cálcico-magnésica, con reducida mineralización. Se trata pues de aguas de excelente calidad química.

La principal fuente de contaminación se debe a las prácticas agrícolas existentes.

4.1.6. VEGETACIÓN

El área de estudio se localiza en la región Mediterránea y, dentro de ella, en la subregión Mediterránea occidental, concretamente en el sector Setabense.

Actualmente, parte de la zona que ocupa la obra que se está proyectando se encuentra ocupada y rodeada por tierras de cultivo.

Parte de la zona que ocupa la actuación, en concreto la situada entre el polígono industrial y Bolbaite, se encuentra rodeada por terrenos destinados a la agricultura. Pero en los primeros 200 metros de carril ciclo-peatonal se encuentran comunidades vegetales silvestres. En general estas comunidades se constituyen con especies de porte herbáceo, anuales y de carácter nitrófilo, arvense, oportunista, algunas halófitas y pino carrasco.

Las especies de vegetación que se han encontrado en la zona que ocupará el proyecto que se está redactando son la *retama*, la *boja blanca* y el *aspino*, autóctonas, y la *chumbera* y *pitiera*, alóctonas.

Según la normativa vigente y especialmente en lo referido a nivel autonómico en la Orden de 20 de diciembre de 1985 sobre protección de especies endémicas o amenazadas de flora, habiendo consultado las distintas plataformas que ofrece la Generalitat Valenciana, no se han detectado en el ámbito de estudio especies vegetales que estén sometidas a un régimen especial de protección.

4.1.7. FAUNA

Cualquier análisis en este sentido debe referirse a un área mayor que la que ocupa el proyecto en sí, ya que todo estudio faunístico, dada la movilidad de sus elementos trasciende necesariamente las cotas restringidas de un enclave limitado. Por otro lado las comunidades faunísticas están formadas por individuos de muy diversos grupos, muchos de los cuales son pocos conocidos siendo difíciles

obtener información sobre ellos y aún más situar esa información en un contexto que le dé significado para su valoración ecológica.

Por ello normalmente, en los estudios de impacto ambiental, el análisis de la fauna al menos en el medio terrestre, se realiza con los vertebrados, y especialmente con los aves dado la facilidad de observación de este grupo.

Para el estudio de la fauna se va a profundizar en el grupo de las aves debido a que son los animales más susceptibles de ser influenciados por el proyecto.

Para evaluar la presencia en la zona donde se desarrollará la construcción del proyecto de las aves que se pueden ver afectadas se ha utilizado el “Atlas de las aves nidificadas en la Comunidad Valenciana” y “Guía de la naturaleza de la Comunidad Valenciana”.

Rapaces diurnas:

Dentro de este grupo se puede destacar el águila real (*Aquila chrysaetos*) sedentaria en la Comunidad Valenciana, suele anidar en paredes calizas, esta especie parece beneficiarse en ocasiones de los efectos provocados de los incendios forestales y que le abre nuevos cazaderos en zonas forestales.

El águila perdiguera (*Hieraetus fasciatus*) también puede hacer acto de presencia. Otras rapaces de menor tamaño que pueden hacer acto de presencia son el cernícalo común (*Falco tinnunculus*), el gavilán (*Acciper nisus*), que tiene tendencia a anidar en pino carrasco, el ratonero común (*Buteo buteo*) y el halcón peregrino (*Falco peregrinus*).

Rapaces nocturnas:

De entre las rapaces de actividad nocturna podemos encontrar a la lechuza común (*Tyto alba*) ave que necesita de espacios abiertos para cazar, alimentándose sobre todo de pequeños mamíferos. es posible la presencia del búho real (*Bubo bubo*) estando condicionada su presencia por la existencia de conejos en el lugar, mochuelo común (*Atene noctua*) y el autillo (*Otus scops*).

Aves de mediano tamaño depredadoras:

Dentro de este grupo estarían el alcaudón común (*Lanius senator*), el alcaudón real (*Lanius excubitor*) y otra series de aves oportunistas como la urraca (*Pica pica*) y la grajilla (*Corvus monedula*).

Aves de mediano tamaño no depredadoras:

En este lugar se pueden encontrar poblaciones de perdiz común (*Alectoris rufa*) que suele habitar en romerales, tomillares y bosques de pino carrasco. La tórtola (*Streptopelia turtur*), la paloma bravía (*Columba livia*) y la paloma torcaz (*Columba palumbus*).

La codorniz (*Coturnix coturnix*) puede hacer acto de presencia en verano ya que es una especie migratoria.

Aves de pequeño tamaño:

Existen multitud de pequeñas aves en la zona, entre las que podemos destacar, el jilguero (*Carduelis carduelis*), el carbonero común (*Parus major*), triguero (*Melospiza calandra*), la abudilla (*Upupa epops*), el gorrión (*Passer domesticus*), y la golondrina común (*Hirundo rustica*).

4.1.8. PAISAJES

El paisaje por el que ya transcurre la CV-580 y transcurrirá el carril ciclo-peatonal es un paisaje altamente antropizado por la acción del hombre. En la zona donde se desarrollará el proyecto se encuentra numerosos campos de cultivo además de un polígono industrial y varias naves situadas a ambos lados de la CV-580.

La valoración ambiental de la cuenca de visualización expresa la fragilidad de la misma como receptora de actividades ligadas a las infraestructuras propuestas. Así pues, la valoración de la cuenca de visualización depende del alcance las vistas y la accesibilidad de observación. Por tanto, considerando las características de la zona, el índice de calidad ambiental de la cuenca de visualización es media porque la actuación será visible y, como el relieve es llano, no se enmascara la actuación. La fragilidad del paisaje puede considerarse baja en relación con las infraestructuras proyectadas.

4.1.9. RED NATURA 2000

La actuación no supone una afección directa sobre ningún espacio protegido, aun así, cabe indicar que se localiza próxima a zonas de la Red Natura 2000, como se muestra en la siguiente imagen:

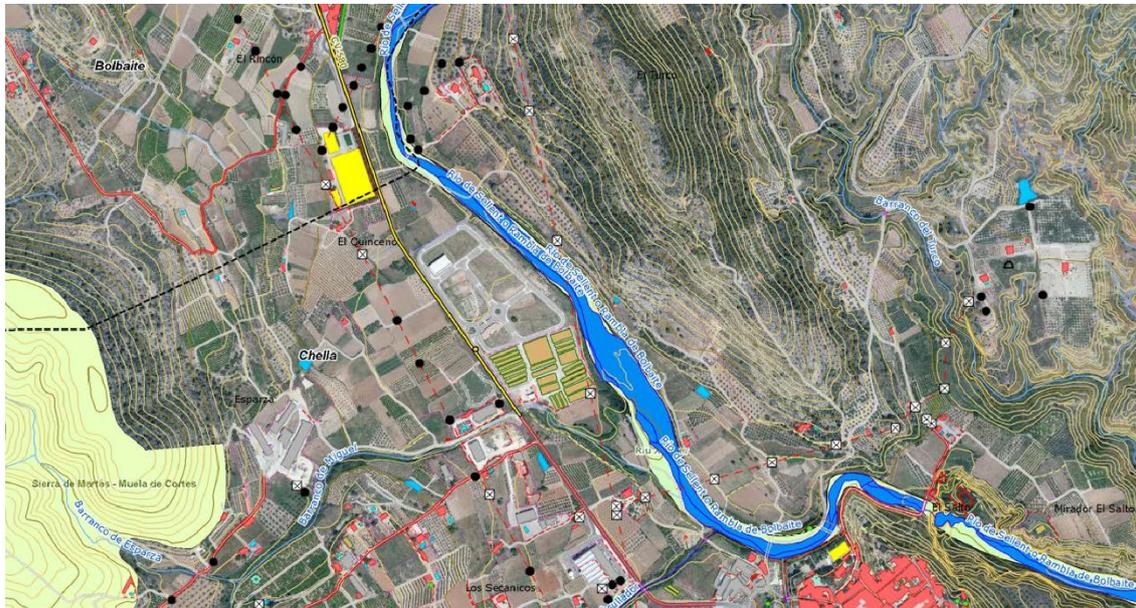


Ilustración 1- Red Natura 2000 en visor ICV

También la actuación se encuentra cercana (sobre unos 600 metros, medidos por los dos puntos más cercanos entre la actuación y la zona protegida) a una Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Sierra de Martés – Muela de Cortes. También se puede observar en la imagen anterior, la actuación se encuentra próxima al Río Sellent, afluente del Riu Xúquer, calificado como Lugar de Interés Comunitario (LIC). **Estas dos zonas no se verán afectadas en ningún momento.**



Ilustración 2- Afección Zepa y Lic

En cuanto a las Vías Pecuarias, tal y como puede comprobarse en la imagen adjunta extraída de la web del Instituto Cartográfico Valenciano, no se produce afección alguna con vías pecuarias.



Ilustración 3- Vistas de las Vías Pecuarias en la web del ICV

También se ha consultado la cartografía del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) en el ámbito de la actuación, realizando consulta a la Consellería d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

4.1.10. PATRIMONIO HISTÓRICO, BIENES DE INTERÉS CULTURAL Y YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS

Respecto al Patrimonio Arqueológico, en la web del Ayuntamiento de Chella (<http://www.chella.es>) se mencionan los siguientes yacimientos:

- Cuevas donde se encontraron resto de sílex y cerámicas desde el Mesolítico hasta la Edad de los Metales en el Barranco del Lobo.
- En la partida del "Volantín", han sido numerosos los restos del Paleolítico, Neolítico e Ibéricos que fueron encontrándose.
- Cuevas del Turco, donde se han encontrado restos de sílex.
- Numerosos los restos cerámicos de origen ibérico encontrados en gran parte del término.

Además de estos yacimientos, en el Término Municipal de Chella podemos encontrar los siguientes monumentos:

- Iglesia parroquial de la Virgen de Gracia.
- Ermita de San Nicolás.

- Casa señorial de los Condes de Buñol.
- Fuente de los Chopos, Fuente y lavadero del Mirador del Salto.
- Lavadero, en la zona del parque.
- Antigua mezquita árabe.
- Convento de las Monjas.
- Los “Castillets”, restos de origen árabe.

Aunque ninguno de los yacimientos y bienes culturales que se han nombrado anteriormente se encuentra en las proximidades de la zona que se está proyectando, se realizará un seguimiento arqueológico durante el desarrollo de las obras, por un arqueólogo titulado, y prospecciones, cuyos costes estarán reflejados en el presupuesto, si así fuese necesario.

4.2. ANÁLISIS DE IMPACTOS POTENCIALES EN EL MEDIO AMBIENTE

4.2.1. SOBRE LA ATMÓSFERA

El tránsito de la maquinaria durante la ejecución de las obras afectará ligeramente al confort sonoro, aumentando el nivel de ruidos emitidos.

La calidad del aire se podrá ver mínimamente alterada como consecuencia del movimiento de tierras, durante la realización de las obras, que producirá un aumento de las emisiones de polvo resultantes de las operaciones de manipulado de las tierras, estando contemplado el riego con cubas de agua diariamente.

4.2.2. SOBRE EL SUELO

El suelo y la geomorfología se verán afectados en baja medida durante la ejecución del movimiento de tierras necesario para ejecutar las explanadas o terraplenes. Para el relleno de las explanadas se reutilizarán los materiales extraídos que resulten aptos y los sobrantes serán trasladados por un gestor autorizado a un vertedero autorizado.

El acopio de materiales, la implantación de instalaciones auxiliares así como la adecuación de caminos de acceso a la zona de actuación ejerce una alteración sobre los suelos, aunque no cabría hablar de pérdida por destrucción en sí mismo.

Por otro lado el tránsito de la maquinaria puede provocar la compactación del suelo, lo que dificultará el restablecimiento de la vegetación. No obstante al discurrir el trazado de la ampliación de la CV-580 y del carril ciclo-peatonal en su mayoría por caminos ya consolidados esta afección es baja.

4.2.3. SOBRE LA HIDROLOGÍA E HIDROGEOLOGÍA

Las labores de mantenimiento de la maquinaria pueden ocasionar pequeños vertidos que, si no son tratados adecuadamente, pueden contaminar las aguas superficiales y subterráneas.

4.2.4. SOBRE LA VEGETACIÓN Y LA FAUNA

En la zona por la que discurre la CV-580 y discurrirá el carril ciclo-peatonal predomina principalmente el uso agrícola y la explotación industrial, debido a la existencia del polígono industrial y de algunas naves industriales fuera de este en la traza de la CV-580. El acceso a las zonas de obras se va a realizar por las vías y caminos existentes, siendo la poca vegetación existente en estos caminos de poca talla que será eliminada mediante operaciones de desbroce. Esto supone un impacto de poca importancia debido al escaso valor ecológico de las comunidades eliminadas.

Durante el desarrollo de las obras, las operaciones de transporte, carga y descarga del material a utilizar, podrán producir afecciones a la vegetación ya sea por deposición de polvo en la superficie foliar o por tránsito sobre las mismas. También se podrán producir alteraciones sobre la fauna, por efectos sobre todo del ruido y de la emisión de polvo. Estos impactos se limitarán al periodo de ejecución de las obras y se consideran reversibles. Además cuando no existe “tempero” sobre los caminos se regaran los mismos para minimizar las deposiciones de polvo.

4.2.5. SOBRE EL PAISAJE

Algunas acciones durante la fase de construcción podrán afectar al paisaje debido a que éste surge de la combinación de todos los elementos del medio. El movimiento de tierra, las zonas de acopio, etc., podrán generar cierto impacto visual, aunque temporal, sobre el paisaje.

La mayor actuación del paisaje la realizará el tramo de carril ciclo-peatonal que discurre por la senda forestal entre Chella y el polígono industrial, ya que pasará de ser un tramo hasta cierto punto salvaje, a estar antropizado por la construcción del carril. Para paliar parcialmente este impacto se revegetarán los márgenes del carril para así minimizar el impacto visual.

4.2.6. SOBRE LOS ESPACIOS PROTEGIDOS Y LA RED NATURA 2000

Junto a la zona donde se van a ejecutar las obras de la conexión ciclo-peatonal que conecta Chella con Bolbaite y la ampliación de plataforma de la carretera CV-580, como ya se ha comentado anteriormente, existen dos zonas protegidas, una Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y un Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), según la directiva de Hábitats.

La afección que generará la ejecución de la obra, teniendo en cuenta la magnitud tan pequeña de esta y el poco impacto que los trabajos que se realizarán para llevarla a cabo, sobre la zona ZEPA y LIC será mínima, por lo que causará ningún perjuicio a la integridad de ninguna de estas zonas.

4.2.7. SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL Y LOS BIENES DE INTERÉS CULTURAL

La zona donde se ejecutará la obra no se encuentra lo suficientemente cerca de ningún bien de patrimonio o de interés cultural, tanto de Chella como de Bolbaite, para que se vean afectados.

Aun así, se contactará con los Ayuntamientos de ambos términos municipales por si hubiese algún bien no detectado y que medidas habría que tomar.

4.2.8. SOBRE LAS VÍAS PECUARIAS

La zona que ocupará la obra no cruza ni pasa cerca de ninguna Vía Pecuaria a lo largo de su traza, por lo que no se produce ninguna afección a esta.

5. MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS

Una vez analizados los distintos elementos que componen el medio físico, las actuaciones que comprende la ejecución de las obras y los impactos potenciales que puedan presentarse, se describen las medidas preventivas y correctoras previstas para minimizarlos.

Es conveniente, con el fin de asegurar la minimización de la incidencia ambiental de las actuaciones, realizar un seguimiento de la efectividad de las medidas correctoras previstas. El Programa de Vigilancia Ambiental establecerá un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas, protectoras y correctoras, contenidas en la presente documentación ambiental.

5.1. MEDIDAS DE CARÁCTER GENERAL

5.1.1. FORMACIÓN AMBIENTAL DEL PERSONAL DE OBRA

Esta medida trata de conseguir que la construcción de las obras se realice de manera adecuada, mediante la concienciación ambiental de todo el personal implicado en la obra. De esta manera, se establecerán charlas de carácter ambiental, en donde se explicarán cuáles son las acciones más lesivas para el medio ambiente y la manera de evitarlas o minimizarlas.

5.1.2. SEGUIMIENTO AMBIENTAL DE LAS OBRAS

Para la correcta realización de todas las medidas, tanto protectoras como correctoras que se proponen, es necesario establecer un sistema de control y vigilancia ambiental durante la fase de construcción.

El equipo de vigilancia ambiental tendrá como cometidos tanto el seguimiento de la ejecución de las medidas protectoras y correctoras como la verificación de que los procesos constructivos se realizan de manera respetuosa con el medio ambiente.

5.1.3. JALONAMIENTO ESTRICTO DE LA SUPERFICIE DE OCUPACIÓN

Con esta medida se pretende minimizar la superficie afectada, evitando una transformación innecesaria del territorio (ocupación del suelo y afección de la vegetación), mediante la señalización y jalonamiento tanto de los terrenos que sea necesario ocupar para la ejecución de las obras, como aquellos necesarios para las instalaciones de obra, caminos de obra, etc.

El jalonamiento será realizado antes del inicio de las obras, preferentemente durante la etapa de replanteo de las mismas. El sistema empleado será mediante la colocación de una banda plástica en el perímetro de la zona de ocupación.

5.2. MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA GEOLOGÍA Y LOS SUELOS

5.2.1. FASE DE DISEÑO

Durante la fase de diseño del proyecto, se deben tener en cuenta una serie de medidas y condiciones para la protección de los suelos, a saber:

- Identificación de áreas aptas para vertederos viables.
- Acondicionamiento de accesos a las máquinas pesadas

5.2.2. RETIRADA, ACOPIO Y REUTILIZACIÓN DE SUELO FÉRTIL

En los terrenos donde se vaya a realizar algún tipo de actuación o excavación, se retirará la tierra vegetal, la cual se reutilizará en las labores de relleno de la zanja con el fin de aprovechar el banco de semillas y la fertilidad de ese suelo originado en la propia zona.

5.2.3. DESCOMPACTACIÓN DE SUELOS EN ZONAS ALTERADAS

Será necesario realizar la descompactación del terreno provocada por el trabajo de la maquinaria, para facilitar la incorporación de agua al terreno y el desarrollo radicular de la vegetación. Se planificará la recuperación de los suelos mediante el laboreo de los mismos y la mezcla con enmiendas orgánicas, fertilizantes y tratamientos específicos en función de las características particulares de cada zona de actuación.

5.2.4. GESTIÓN DE RESIDUOS DE OBRA

Durante la fase de construcción de las obras se dispondrá de un sistema que garantice la adecuada gestión de los residuos y desechos, tanto líquidos como sólidos, generados como consecuencia de la ejecución de las obras, con el fin de evitar la contaminación de los suelos y de las aguas superficiales o subterráneas.

En este sentido, se procederá a la limpieza y retirada periódica de los residuos generados durante la ejecución de las obras. Se aislarán mediante geomallas los materiales de construcción que puedan generar vertidos contaminantes, se prohibirá el vertido a los cauces próximos y se evitará el uso de materiales que contengan altos porcentajes de finos.

La gestión de los residuos generados se realizará de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente en esta materia, que se recoge en la Ley 10/1998 de 21 de abril, de Residuos, y en los Reales Decretos 833/1988, de 20 de julio y 952/1997, de 20 de junio.

5.2.5. DEFENSA CONTRA LA EROSIÓN

Se considerarán como zonas sensibles, objeto de tratamiento especial contra la erosión, las siguientes áreas:

- Zonas de vertederos.
- Parque de maquinaria.
- Zonas de instalaciones auxiliares.
- Viario de acceso a la obra.

5.2.6. ZONAS DE EXPLOTACIÓN

En cuanto a la extracción de material árido para la obra, un aumento en el coste del sistema de transporte en los lugares de consumo, puede ocasionar una serie de perjuicios económicos. Es esencial, por tanto, que el árido se encuentre lo más cerca posible de las zonas de consumo.

5.3. MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA FAUNA

5.3.1. MINIMIZAR LA OCUPACIÓN DEL HABITAT

Esta medida tiene por objeto evitar la alteración de lugares no estrictamente necesarios para las obras, en particular en aquellas zonas con un mayor valor ecológico. El jalonamiento del perímetro de actividad así como su mantenimiento durante las obras contribuirá a llevar a cabo esta medida.

5.3.2. REDUCCIÓN DE RUIDOS

Se tratará reducir en lo posible la emisión de ruidos en la fase constructiva, mediante la adecuada localización de instalaciones y elementos auxiliares de obra

El área de zona ZEPA y su entorno próximo, se deben considerar excluidas para la ubicación de instalaciones y elementos auxiliares, así como para la apertura de caminos de obra que no sean estrictamente necesarios. De este modo las instalaciones se han de situar lo más cerca posible de las obras y en zonas de menor valor natural.

5.3.3. CONTROL DE VERTIDOS A CAUCES

Se exigirá un control de los vertidos de materiales, lubricantes y combustibles durante la ejecución de las obras.

5.3.4. REDUCCIÓN DE IMPACTOS EN ZONAS ADECUADAS PARA LA REPRODUCCIÓN DE LA FAUNA

Durante la fase de obras, se deberá evitar la afección a nidos y madrigueras, así como los atropellos de especies terrestres por maquinaria pesada. En los espacios que puedan ser utilizados como corredores de fauna, deberán extremarse las precauciones para evitar perturbaciones a las poblaciones.

5.3.5. ADECUACIÓN DEL CALENDARIO DE LAS OBRAS

El objeto de esta medida es evitar las actividades que puedan perturbar a la fauna durante la ejecución de las obras. Por ello, estas tareas deberán evitarse durante los períodos de cría y nidificación de las distintas comunidades faunísticas presentes en el ámbito de actuación.

Una vez concluido el proyecto constructivo y los estudios de detalle preliminares necesarios, y con carácter previo al inicio de las obras, se elaborará el calendario de los trabajos que debe adaptarse al período reproductor de las especies presentes en los distintos tramos. Dicho calendario los

indicaran los técnicos de la Consellería que gestione el Medio Ambiente para que en función de las características climatológicas definan tanto el inicio como la finalización del periodo reproductor de la fauna.

Aunque en el área de afección de las obras no se han detectado especies incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas, en el caso de detectarse la presencia de alguna especie incluida en el Catálogo de Especies Amenazadas, se pondrá en conocimiento del Órgano Ambiental competente, que será quien proponga las medidas encaminadas a evitar las molestias en las épocas de reproducción y cría.

5.4. PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

Se adoptarán las medidas necesarias para disminuir la producción de polvo y las emisiones atmosféricas producidas por la maquinaria de obra.

Las medidas que se desarrollarán serán las siguientes:

- Riegos mediante solución acuosa de los caminos de tránsito.
- Empleo de toldos ajustados en camiones para el transporte de materiales excedentarios.
- Retirada de los lechos de polvo en los viales del entorno de la zona de actuación, producidos por el tránsito de vehículos.
- Inspección Técnica Vehicular, revisiones periódicas y actuaciones de mantenimiento.

5.5. PROTECCIÓN ACÚSTICA

Como medida básica, la realización de las obras será en periodo diurno (máximo de 8-22 h), siempre que sea factible. Además, se establecerán las siguientes medidas:

- Revisión, antes de la recepción en obra, el adecuado funcionamiento de los motores.
- Comprobar el cumplimiento de las correspondientes ITV's para todos los vehículos según los plazos y prescripciones establecidos en la normativa vigente.
- Revisión periódica del reglaje de motores, silenciadores y demás elementos susceptibles de generar un impacto acústico.

5.6. APROVECHAMIENTO DE CAMINOS YA EXISTENTES PARA EL VIARIO DE OBRA

Para evitar el impacto producido por la apertura de nuevas vías, se emplearán los caminos ya existentes.

5.7. MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

5.7.1. CONSULTAS ARQUEOLÓGICAS

En caso de encontrar restos arqueológicos durante la realización de las obras, se detendrán temporalmente las mismas y se comunicará el hallazgo a la Dirección General de Patrimonio de la Generalitat Valenciana para que se pronuncie al respecto.

5.7.2. SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA ARQUEOLÓGICA Y PALEONTOLÓGICA

En la fase de obras, y de forma paralela a la misma, se llevará a cabo un seguimiento arqueológico. Todos los movimientos de tierra asociados al desbroce, preparación del terreno, préstamos, etc., deberán ser supervisados por un equipo de especialistas.

Igualmente se realizará un seguimiento arqueológico en todas las zonas designadas para acopio, zonas de vertido de tierras y materiales y zonas para los parques de maquinaria, se encuentren o no dentro de la banda estudiada.

En todos los casos, el seguimiento arqueológico será coetáneo a las actividades de desbroce y tala, y movimientos de tierra, coordinándose de este modo el programa de obras con el programa de control arqueológico.

El control y seguimiento arqueológico será realizado por técnicos cualificados de forma que en el caso de detectarse restos arqueológicos, se proceda a la paralización de los trabajos y a la excavación completa de estos restos, previa evaluación y autorización de la Dirección General de Patrimonio.

6. PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL

Su objetivo es detectar las posibles desviaciones de las medidas correctoras propuestas y que puedan generar efectos negativos de relevancia sobre el medio ambiente, de forma que puedan corregirse a tiempo.

Estos controles, mediciones y análisis se efectuarán principalmente sobre aquellos factores o acciones de más difícil evaluación y que por lo tanto tienen mayor riesgo de desviarse de lo previsto y generar un mayor impacto.

En el Programa de Vigilancia Ambiental se establecen las responsabilidades relativas al seguimiento de las medidas correctoras así como su conservación en el tiempo.

Será obligación del Director de Obra realizar el seguimiento de las mismas para que las medidas correctoras y compensatorias detalladas en el punto anterior se ejecuten adecuadamente.

Previamente al inicio de las obras se designará un técnico responsable de efectuar los controles descritos en el Programa, y la empresa ejecutora de las mismas se responsabilizará de seguir las indicaciones marcadas por el técnico.

El técnico responsable realizará el seguimiento, mediante visitas a obra en las diferentes fases y redactará los documentos acreditativos consistentes en certificación ambiental de cada una de las fases programadas. Los citados certificados serán objeto de informe final de obra concluyente y de carácter informativo frente a la administración ambiental competente en cualquier momento que así le sea solicitado.

El seguimiento y los informes serán redactados y ejecutados mediante indicadores que permitan evaluar o estimar el impacto causado y las medidas preventivas y correctoras que deben adoptarse. Dentro de estos indicadores se pueden distinguir dos tipos:

- Indicadores de ejecución, que informan de la adecuada aplicación de las medidas preventivas y correctoras para cada tipo de impacto.
- Indicadores de eficacia, que evalúan el resultado de las medidas preventivas y correctoras adoptadas.

Atendiendo a estos indicadores, podrán realizarse in situ medidas correctoras que no se hayan tenido en cuenta en la redacción del estudio de impacto ambiental. Por tanto, los indicadores se acompañan de valores límite, que dan una idea de los umbrales de alerta, a partir de los cuales se hace necesario que se apliquen sistemas de prevención y/o seguridad.

En fase de construcción:

- 1) Se comprobará la solicitud de los permisos administrativos por afección, o posible afección a:
 - Especies forestales
 - Vías pecuarias o barrancos
 - Trabajos en proximidad a terreno forestal.
 - Patrimonio cultural
- 2) Quincenalmente se realizará un control visual de polvo depositado sobre la vegetación en un radio de 300 metros alrededor del perímetro exterior del área de actuación.
- 3) Se realizará un estricto control sobre la gestión de los residuos tóxicos y peligrosos (aceites, lubricantes y combustibles)
- 4) Semanalmente se controlarán y repondrán, en su caso, las señalizaciones de obra.
- 5) En cada cambio de aceite de la maquinaria se procederá al reglaje de los motores de combustión interna y al reconocimiento del estado de los silenciadores.
- 6) Semanalmente se realizarán controles para determinar el grado de aplicación de la vigente Normativa en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- 7) Se controlará el destino final de los materiales sobrantes de las excavaciones, verificando que se trasladen a vertederos autorizados.
- 8) Se comprobará la existencia y operatividad de los medios y medidas necesarios para la prevención de incendios forestales según el Decreto 7/2004, Pliego general de normas para prevención de incendios forestales en la ejecución de obras.

En fase de explotación:

Si durante los controles se detecta una desviación negativa de las previsiones efectuadas, se tomarán las medidas oportunas, con el asesoramiento técnico que se estime conveniente. Si tales desviaciones afectasen a especies protegidas de flora y fauna o afectasen a la seguridad y sanidad de las personas, se pondrá en conocimiento de los correspondientes Ayuntamientos de Chella y Bolbaite, y a la Conselleria de Infraestructura, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana para que esta señale las medidas a tomar.

En cualquier caso, el Programa de Vigilancia Ambiental se revisará al menos una vez durante el transcurso de las obras, incorporando al mismo los controles a realizar en el caso de que aparezcan impactos no previstos, y de acuerdo con la evolución de la tecnología, la legislación y la reglamentación.

6.1. ESTABLECIMIENTO Y SEGUIMIENTO DE LA COMPROBACIÓN AMBIENTAL

Los distintos indicadores serán analizados en las fases de ejecución y de explotación y dentro de cada una de ellas, para cada actividad, se van a desarrollar los siguientes apartados:

- Objetivo: finalidad que se busca con el plan de vigilancia ambiental.
- Indicador: indicios de que no se han seguido las directrices.
- Calendario/Frecuencia: frecuencia con la que deben realizarse las inspecciones.
- Valor umbral: valor del indicador a partir de los cuales se hace necesario que se apliquen sistemas de prevención y/o seguridad.

Protección de la calidad del aire (Atmósfera):

- Objetivo: Mantenimiento del aire limpio sin polvo ni partículas en suspensión.
- Indicador: Acumulación de polvo en vegetación.
- Calendario/Frecuencia: Diaria.
- Valor umbral: Excesiva acumulación de polvo en la vegetación, mediante observación directa del Director de obra.
- Objetivo: Asegurar el cumplimiento de la normativa sobre emisiones de contaminantes y niveles de ruido para la maquinaria utilizada.
- Indicador: Registro de superación de la inspección técnica de cada vehículo.
- Calendario/Frecuencia: Mensual.
- Valor umbral: Existencia de la certificación, emitida por una entidad de inspección autorizada, en la que se indique que el vehículo o máquina ha superado las pruebas pertinentes y sus niveles de emisión están dentro de los límites legalmente establecidos.

Protección de suelos y aguas subterráneas:

- Objetivo: Restauración de zonas destinadas a elementos auxiliares temporales, para el mantenimiento y estancia de la maquinaria.
- Indicador: Zonas destinadas a maquinaria, restauradas inadecuadamente en cuanto a superficie o que no presenta un estado evolutivo adecuado.

- Calendario/Frecuencia: Deberá revisarse la restauración de estas zonas anualmente, observando el proceso evolutivo de la vegetación y el suelo.
- Valor umbral: 10% con restauración inadecuada o insuficiente.

- Objetivo: Tratamiento y gestión de residuos.
- Indicador: Presencia de elementos contaminantes no gestionados, tal es el caso de aceites, combustibles, cementos, etc.
- Calendario/Frecuencia: Se revisará mensualmente a lo largo de la fase de obras.
- Valor umbral: Incumplimiento de la normativa legal en el tratamiento y gestión de los residuos.

- Objetivo: Control de la gestión de los residuos procedentes de la limpieza y mantenimiento de la maquinaria.
- Indicador: Limpieza y mantenimiento de la maquinaria en zonas no habilitadas para tal fin.
- Calendario/Frecuencia: Semanal.
- Valor umbral: Cualquier tipo de limpieza de esta maquinaria fuera de las zonas destinadas para ello.

- Objetivo: Control del adecuado funcionamiento del Punto Limpio.
- Indicador: Demarcación del área destinada a tal fin, número, tipo y características de los contenedores para la recogida de residuos.
- Calendario/Frecuencia: Se realizarán revisiones mensuales, haciendo una inspección más a fondo en el entorno del mismo una vez se terminen las obras.
- Valor umbral: Presencia de pérdidas de los contenedores, mala señalización del mismo o mal estado de contención.

Protección de la vegetación natural:

- Objetivo: Minimizar los daños producidos por la circulación de vehículos fuera de zonas señalizadas y habilitadas para tal fin.
- Indicador: Aparición de rodadas y daños en la vegetación natural, por la circulación de vehículos fuera de las zonas señalizadas.
- Calendario/Frecuencia: Debe realizarse una revisión semanal durante la fase de ejecución de las obras.
- Valor umbral: Presencia de daños causados por el paso o estancia de maquinaria u otros vehículos fuera de las zonas señalizadas.

Protección de la fauna:

- Objetivo: Minimizar los posibles daños ocasionales a especies que se ubiquen en la zona de ejecución de las obras catalogadas como vulnerables o en peligro de extinción, dentro de los catálogos Nacional y Regional de Especies Amenazadas.
- Indicador: Presencia de algún nido de especies incluidas en el catálogo Regional de Especies Amenazadas.
- Calendario/Frecuencia: Debe realizarse una revisión mensual, durante la fase de ejecución de las obras, en el entorno inmediato a las obras.
- Valor umbral: En el caso de detectarse la presencia de nidos de especies incluidas en las categorías citadas del Catálogo Regional o Nacional de Especies Amenazadas, abandono del nido, por parte de la pareja.

Emergencias ambientales:

- Objetivo: Controlar que se disponen, se conocen y en su caso se hace uso adecuado de los medios para hacer frente a las emergencias ambientales, tales como vertidos accidentales de productos tóxicos (Ej. Lubricantes al suelo por rotura de latiguillos de maquinaria) o por incendio.
- Indicador: Presencia de manchas de aceite o combustible en el suelo. No disposición de los medios y medidas de prevención de incendios.
- Calendario/Frecuencia: Debe realizarse una revisión mensual, durante la fase de ejecución de las obras.
- Valor umbral: Cualquier vertido de productos tóxicos y/o peligrosos. Por otra parte, la insuficiencia de medios y medidas de prevención de incendios forestales.

6.2. CONTENIDO Y SEGUIMIENTO DE LOS INFORMES

Se realizará un registro en que se contemplen las posibles incidencias durante la fase de las obras, tales como:

- Vertidos accidentales
- Accidente de vehículos
- Necesidad de rociar con agua terrenos o materiales
- Quejas de la población
- Otros hechos ambientales relevantes

El registro de estas incidencias se realizará incluyendo la siguiente información:

- Localización cartográfica de la actuación
- Fecha
- Fotografía
- Medidas adoptadas para la solución de la incidencia
- Resultados obtenidos
- Necesidad o no de proceder a su vigilancia posterior

Se establecen en este Plan de Vigilancia las medidas necesarias para el correcto desmantelamiento de las estructuras accesorias necesarias para la ejecución de la obra.

Para garantizar el correcto desmantelamiento de las estructuras accesorias para la obra, el director de la obra elaborará un informe, así como para garantizar el correcto depósito de los materiales excavados, y la efectividad de las medidas para evitar el impacto ambiental de los sistemas de regulación, en que se recoja la siguiente información:

REGISTROS DOCUMENTALES	
REGISTRO	CONTENIDO
Registro	Nº registro
X,Y	Coordenadas UTM de longitud y latitud
Tipo de instalación/Actuación realizada	Caseta, parque de maquinaria, camino de acceso, red de tuberías, actuación
Esquema	Planta de la instalación, cartografía
Foto 1	Fotografía de la ubicación antes de su levantamiento
Fecha	DO/MM/AMA de foto 1
Foto 2	Fotografía de la instalación tras su levantamiento durante las obras
Fecha	DO/MM/AMA de foto 1
Foto 3	Fotografía de la ubicación después de su desmantelamiento
Área afectada	Superficie en m ² de ocupación por parte de la instalación
Cubierta vegetal (%)	Cubierta vegetal original en % del área total ocupada por la instalación
Descripción de la cubierta vegetal	Descripción cualitativa y cuantitativa de las especies presentes (Herbáceas, Arbóreas y Arbustivas)
Indicadores ambientales	Según objetivo
Parámetros a controlar	Según objetivo
Valor límite o umbral	Según objetivo
Frecuencia, duración del control	Según objetivo
Tareas de integración ambiental realizadas	Actualizaciones realizadas para minimizar el impacto en las instalaciones permanentes o para devolver el medio a su estado original
Conclusiones finales	Valoración final de la actuación y posibles medidas complementarias

Se guardará registro de todas las entregas de todo tipo de residuos a gestor autorizado.

Se realizará un informe final que contendrá el resumen y conclusiones de todas las actuaciones de vigilancia y seguimiento desarrolladas, y de todos los informes y fichas emitidas.

Durante el período de garantía de la obra se realizará un informe anual sobre la situación de la obra y progreso de las áreas en recuperación.