

**ANEXOS**



## **ANEXO N° 1.- ANTECEDENTES**



## INDICE

- DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO BÁSICO DE LA AUTOVÍA DE LA PLANA CV-10. TRAMO VILANOVA D'ALCOLEA – SAN RAFAEL DEL RIO
- DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO BÁSICO DE CONEXIÓN DE LA CV-10 CON LA CV-13
- DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL ESTUDIO INFORMATIVO AUTOVÍA A-7, TRAMO CASTELLÓN - L'HOSPITALET DE L'INFANT, SUBTRAMO LA JANA — EL PERELLÓ.
- PROTOCOLO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA GENERALITAT VALENCIANA
- RESUMEN DE ALEGACIONES



**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL**  
**DEL PROYECTO BÁSICO DE LA AUTOVÍA DE**  
**LA PLANA CV-10. TRAMO VILANOVA**  
**D'ALCOLEA – SAN RAFAEL DEL RIO**





## DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

<b>Expediente:</b>	235/05-AIA
<b>Título:</b>	Autovía de la Plana.CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea – San Rafael.
<b>Promotor:</b>	Dirección General de Obras Públicas de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte.
<b>Autoridad sustantiva:</b>	Dirección General de Obras Públicas.Conselleria de Infraestructuras y Transporte.
<b>Localización:</b>	En los términos municipales de Benlloch, Les Coves de Vinromá, La Jana, La Salzadella, San Rafael del Río, Sant Mateu, Torre Endoménech, Vilanova d'Alcolea y Xert (Castellón).

### Descripción del Proyecto

#### **1. Descripción de las características más relevantes de la actuación prevista**

El objeto del proyecto básico es la definición de las obras necesarias a nivel informativo para materializar la prolongación de la Autovía de La Plana CV-10 desde el enlace al futuro aeropuerto de Castellón y acceso a Benlloch, hasta las inmediaciones del Molí de Canet en San Rafael del Río. También se incluyen en el proyecto la definición de la Variante de San Rafael del Río y la adecuación de la antigua CV-10.

La nueva autovía proyectada se encuentra contemplada en el programa de estructuración territorial del Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana, pretendiendo dar continuidad al eje viario interior en la provincia de Castellón.

El 11 de abril de 2005 se firma un Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para la ejecución de diversas actuaciones en sus respectivas redes de carreteras y para el cambio de titularidad de algunos tramos de dichas redes. En dicho protocolo se incluye la prolongación de la autovía CV-10 en la provincia de Castellón, lo que implica que esté previsto que la ejecución de la autovía la realice el Ministerio de Fomento mientras que la adecuación de la actual CV-10 y la variante de San Rafael del Río corresponda a la Conselleria de Infraestructuras y Transporte.

En julio de 2005 el Ministerio de Fomento redactó el Estudio Informativo "N-340. Autovía. Tramo: Castellón – L'Hospitalet de L'Infant. Subtramo: La Jana – El Perelló", planteando tres opciones para el tramo correspondiente entre La Jana y San Rafael del Río y que define el

trazado en su prolongación en la provincia de Tarragona. Una de las alternativas planteadas se identifica con la solución elegida para este tramo en el Proyecto Básico de referencia.

En fecha 1 de octubre de 2007 se publica en el B.O.E. la aprobación provisional por la Dirección General de Carreteras, por resolución de 14 de agosto de 2007, del estudio informativo y el estudio de impacto ambiental de clave EI.1-E-143.A "Autovía A-7. Tramo: Castellón – L'Hospitalet de L'Infant. Subtramo: La Jana – El Perelló. Nueva alternativa San Rafael del Río – El Perelló", iniciándose el proceso correspondiente información pública durante treinta días hábiles.

Los términos municipales afectados por la nueva autovía son los siguientes: Benlloch, Les Coves de Vinromà, La Jana, La Salzadella, Sant Rafel del Riu, Sant Mateu, Torre Endoménech, Traiguera, Vilanova d'Alcolea y Xert.

La longitud total del tronco de autovía es de 57.763 metros y la pendiente longitudinal máxima adoptada para la misma es del 5%.

Están previstos los siguientes enlaces:

- Enlace 1. Origen del proyecto, acceso a Benlloch y al futuro aeropuerto de Castellón. Incluido en el proyecto del tramo precedente: La Pobla Tornesa – Vilanova d'Alcolea.
- Enlace 2. P.K. 8+000. Entorno de Torre Endoménech.
- Enlace 3. P.K. 13+600. A la altura de la partida Mas de Tarrago.
- Enlace 4. P.K. 18+600. Enlace con CV-129 (Albocàsser).
- Enlace 5. P.K. 27+600. Entorno de Mas de Gregori.
- Enlace 6. P.K. 33+000. Enlace con CV-130.
- Enlace 7. P.K. 36+900. Enlace con CV-132.
- Enlace 8. P.K. 41+300. Enlace con la N-232.
- Enlace 9. P.K. 46+000. Incluye un ramal de conexión con la N-232.
- Enlace 10. P.K. 57+700. Enlace con CV-100 a Rosell y con la CV-11 a Vinaròs.

Se han diseñado un total de 8 viaductos para salvar los siguientes cursos de agua interceptados por la traza:

- Barranco de Peñarroya. P.K. 10+950. Longitud 180 metros.
- Barranco de Peñalarga. P.K. 12+000. Longitud 210 metros.
- Barranco de Valltorta. P.K. 20+300. Longitud 180 metros.
- Río Segarra. En el ramal de conexión entre el enlace 5 y la antigua CV-10.
- Río Segarra. P.K. 29+700. Longitud 90 metros.
- Rambla Cervera. P.K. 38+600. Longitud 180 metros.
- Río Servol. P.K. 52+400. Longitud 150 metros.
- Barranco de la Cova Alta (de Rodejos). P.K. 52+900. Longitud 150 metros.

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

El trazado de la autovía se ha diseñado para una velocidad de proyecto de 120 km/h correspondiente al tipo AV-120, según la Instrucción de Carreteras 3.1.-I.C.

La sección transversal proyectada está formada por dos calzadas separadas con dos carriles de 3,50 metros de anchura cada uno, arcenes exteriores de 2,50 metros e interiores de 1,50 metros, bermas laterales de 1,00 metro y mediana amplia de 12,00 metros de ancho.

Para los caminos de servicio se ha proyectado una sección de entre 4,00 y 6,00 metros dependiendo de sus características e importancia.

Para la reposición de los tramos de carretera que son interceptados por la autovía, se ha adoptado en pasos superiores e inferiores una sección transversal 7/10 con bermas de 0,5 metros y una sección 6/8 para los pasos superiores de caminos.

Los taludes adoptados para el cálculo de los movimientos de tierras son de 2H:1V en los terraplenes y oscilan entre 1H:1V y 2H:3V para los desmontes, con la excepción de algunos tramos del trazado en los que se ha adoptado un valor de 1H:3V.

Los movimientos de tierras previstos se han estimado en 6.950.000 m<sup>3</sup> de excavaciones en desmontes y 6.495.000 m<sup>3</sup> en terraplenes para la alternativa seleccionada, logrando una buena compensación de tierras y requiriendo de unos 550.000 m<sup>3</sup> de préstamos para la coronación de terraplenes.

La ubicación de las instalaciones auxiliares de obra así como los préstamos y vertederos necesarios no se han definido con el grado de detalle exigibles para este tipo de instalaciones en el presente proyecto, emplazando su análisis y desarrollo con profundidad para el futuro proyecto de construcción. En el Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EIA) se han establecido las zonas de exclusión de las mismas, realizando una zonificación a partir de criterios ambientales y legales.

## 2. Alternativas

Los condicionantes ambientales que se han considerado en los diferentes trazados estudiados han sido, entre otros, los puntos de cruce con los cursos de agua interceptados, especialmente el barranco de La Valltorta, las afecciones a la vía Augusta y al sendero Vía Augusta, la compensación del movimiento de tierras, las afecciones a vías pecuarias, a la fauna y a las formaciones vegetales presentes a lo largo del trazado.

El análisis de alternativas realizado en el Estudio de Impacto Ambiental plantea en una primera fase, para la elección de posibles corredores y a escala 1/50.000, cuatro alternativas:

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

- Alternativa 1: El corredor elegido para esta alternativa discurre por el oeste del valle, cercano a la sierra Engarcerán y en la falda de la montaña de la Solana, alejado de la antigua CV-10 siempre que sea factible.
- Alternativa 2: Próximo a la actual CV-10 en la margen oeste, excepto en las zonas urbanas.
- Alternativa 3: Variante en las inmediaciones de Torre Endoménech entre los p.k. 6+000 y 12+000. Discurre al oeste de Torre Endoménech.
- Alternativa 4: Variante en la parte final del trazado entre el cruce con la N-232 y San Rafael del Río. Su trazado discurre al oeste de la Sierra Solà.

El común denominador de todas estas alternativas ha sido el planteamiento de corredores al oeste de la actual CV-10, circunstancia que se argumenta en el estudio de soluciones debido a las mayores afecciones existentes en la margen este como consecuencia de la orografía más abrupta, el elevado número de edificaciones, industrias y servicios públicos existentes y la dificultad de acceso a las poblaciones interiores.

Después de una valoración de las mismas, en la siguiente fase se pasa a analizar con mayor detalle dos alternativas fruto de una combinación de las planteadas inicialmente a una escala gráfica 1/10.000. Estas dos alternativas, denominadas A y B, tal y como se describen en el proyecto básico se componen de varios tramos de las anteriores alternativas planteadas:

- Alternativa A: corresponde íntegramente con la alternativa 1 planteada inicialmente.
- Alternativa B: corresponde con la alternativa 2 y la variante que discurre por el oeste de Torre Endoménech.

El análisis de las alternativas se realiza dividiendo el trazado en cuatro grandes tramos:

- Entre el enlace al futuro aeropuerto y el barranco de la Valltorta.
- Entre el barranco de la Valltorta y la carretera N-232.
- Entre la carretera N-232 y el enlace a San Rafael del Río.
- Tramo correspondiente con la variante de San Rafael del Río.

Después de una valoración cualitativa y cuantitativa de las dos alternativas en los diferentes tramos en los que se ha dividido el trazado, se concluye que globalmente las dos alternativas presentan afecciones similares, existiendo tan sólo ligeras diferencias en algunos tramos de la carretera. La alternativa finalmente seleccionada es la alternativa A por criterios técnicos y funcionales.

## Tramitación administrativa

### 1. Admisión a trámite

En fecha 7 de diciembre de 2005, la Dirección General de Obras Públicas de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte remitió el documento técnico y el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), correspondientes al proyecto básico "AUTOVÍA DE LA PLANA CV-10. TRAMO: VILANOVA D'ALCOLEA – SAN RAFAEL (CASTELLÓN)", incoándose el correspondiente expediente de evaluación de impacto ambiental.

### 2. Información pública

El Estudio de Impacto Ambiental, como parte integrante del proyecto básico "Autovía de la Plana CV-10. Tramo: Vilanova D'Alcolea – San Rafael", ha sido sometido a información pública mediante sendos anuncios publicados en el B.O.E. nº 309 de fecha 27 de diciembre de 2005, y en el D.O.G.V. nº 5164 de fecha 28 de diciembre de 2005, habiéndose presentado un total de 33 alegaciones, de las que 8 son institucionales y 25 de particulares, según consta en el certificado emitido por el Jefe del Servicio de la Oficina del Plan de Carreteras, perteneciente a la Dirección General de Obras Públicas de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte.

En fecha 4 de mayo de 2006 el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental solicita a la Dirección General de Obras Públicas la remisión del certificado de la información pública, copia de las alegaciones presentadas de carácter ambiental, así como las respuestas dadas a las mismas y el informe emitido por la Conselleria de Cultura, Educación y Deporte sobre la conformidad del proyecto con la normativa de protección del patrimonio cultural, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano.

En fecha 27 de noviembre de 2006 la Oficina del Plan de Carreteras remitió el certificado de la información pública, copia de las alegaciones presentadas de carácter ambiental y las respuestas dadas a las mismas.

### 3. Resumen de alegaciones

Se han recibido las siguientes alegaciones: Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina - Ecologistas en Acción – Vinaròs (APNAL-EA), Colla Ecologista La Carrasca - Ecologistes en Acció – Alcoi, Ayuntamiento de Sant Mateu, Ayuntamiento de la Salsadella, Ayuntamiento de Les Coves de Vinromà, Ayuntamiento de Vilanova d'Alcolea, Ayuntamiento de Torre Endoménech, Ayuntamiento de San Rafael del Río, Ayuntamiento de Tirig y la Diputación Provincial de Castellón.

De entre las alegaciones arriba indicadas se da una síntesis de las más significativas, en función de los aspectos ambientales a que hacen mención, y sólo de lo que se refiere a dichos aspectos ambientales.

El Ayuntamiento de Sant Mateu indica que para el dimensionamiento del drenaje transversal debería adoptarse un periodo de retorno de 500 años también para los cauces secundarios. Además indica que se debería garantizar la permeabilidad territorial de la zona dando continuidad a todos los caminos interceptados por la traza, siendo estos diseñados con el gálibo necesario para el tránsito de camiones y maquinaria agrícola. De igual forma considera insuficiente la sección transversal proyectada para los caminos de servicio paralelos a la traza. Por último señala la afección a un pozo de agua potable y a la canalización del mismo, por lo que solicita un ligero desplazamiento de la traza de unos 50 metros hacia el noroeste.

El Ayuntamiento de Les Coves de Vinromà solicita una modificación del enlace 4 para minimizar la afección a la Masia de Atanasio, la implantación de medidas correctoras de impacto acústico junto a la granja existente en el cruce del barranco de la Valltorta, la continuidad del camí de la Coloma mediante paso superior y la minimización de los terraplenes existentes entre el p.k. 13 y el p.k. 15,5.

El Ayuntamiento de Vilanova d'Alcolea señala la ausencia de acceso directo y solicita la continuidad de caminos y el acceso a las fincas afectadas.

El Ayuntamiento de Tirig solicita un nuevo enlace en el tramo que discurre entre el Mas d'En Rieres y el Mas del Tonto, en el término de les Coves de Vinromà.

El Ayuntamiento de Torre Endoménech manifiesta su preferencia por un trazado alternativo en su entorno más próximo que discurra al este de la actual CV-10.

El Ayuntamiento de La Salzadella considera necesario la implantación de pantallas acústicas en dos zonas de la traza debido a la proximidad de edificaciones. El resto del informe se expresa en los mismos términos que el anteriormente descrito del Ayuntamiento de Sant Mateu.

Posteriormente en fecha 24 de enero de 2008 se reciben en la Dirección General de Gestión del Medio Natural dos alegaciones adicionales por parte del Ayuntamiento de La Salzadella, proponiendo un ajuste del trazado teniendo en consideración con el corredor utilizado por la línea de alta velocidad a su paso por esta localidad.

El Ayuntamiento de San Rafael del Río indica la afección de un cauce público con vegetación de ribera y al paraje denominado Molí Canet en las inmediaciones del tramo final del proyecto. Solicita que se modifique el trazado hacia el este en aproximadamente 4 kilómetros.

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

La Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina Ecologistas en Acción (APNL-EA) señala la omisión en el estudio de impacto ambiental de la microreserva La Cova Alta, la presencia de robledales (*Quercus faginea*), destacando los ejemplares afectados por el trazado en el barranc de Benifarquell en Sant Mateu. Respecto a la selección de especies para la revegetación de diferentes zonas del trazado indica la deficiencia en el trabajo de campo realizado, realizando algunas consideraciones al respecto de los ejemplares elegidos para la revegetación de los taludes del río Cervol y la mezcla de especies utilizada en algunos barrancos. De igual forma considera insuficientes las medidas correctoras propuestas en el EIA en relación con las afecciones sobre la vegetación, fauna, paisaje, etc. Del estudio de patrimonio cultural incluido en el EIA señala la contradicción entre parte del contenido y las conclusiones del mismo.

La Colla Ecologista La Carrasca – Ecologistes en Acció se manifiesta en los mismos términos anteriormente descritos por la APNL-EA.

### **3. *Peticiones de informes sectoriales y documentación complementaria***

En fecha 23 de febrero de 2007 se efectuó consulta a los Servicios Territoriales de Medio Ambiente de Castellón.

#### **Informes sectoriales**

Se pasa seguidamente a hacer un breve resumen de la información obtenida de los informes recibidos.

#### **Informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente**

En fecha 17 de mayo de 2007 se recibe informe al respecto del proyecto de referencia del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Castellón.

El citado informe, después de realizar una valoración ambiental de los diferentes tramos del trazado propuesto, concluye con una serie de consideraciones de las que se destaca las siguientes:

*“ Entre los p.k. 5+000 y 15+000 el trazado de menor impacto ambiental es la alternativa 2, por ajustarse mejor a la topografía del terreno y requerir menor movimiento de tierras. Las alternativas 1 y 3 deben desestimarse porque su trazado no está justificado, su ejecución comporta un elevado movimiento de tierras y un impacto paisajístico elevado. El desarrollo de la alternativa 3 supone, además, introducir una nueva barrera territorial que aislará al núcleo urbano de Torre Endoménech entre dos vías de comunicación.*

*Entre los p.k. 20+000 y 30+000 resulta más favorable desde el punto de vista ambiental la ejecución de la alternativa 2 por discurrir por terrenos de menor pendiente y requerir, por tanto, menor movimiento de tierras. La alternativa 1 que discurre por la Sierra de la Solana debe desestimarse por afectar a terrenos de topografía abrupta y sustrato rocoso.*

*Respecto al proyecto de reconversión de la actual CV-10, cabe señalar que los bordes de esta carretera se encuentran ocupados en muchos tramos por ejemplares arbóreos de olmos (*Ulmus minor*), los cuales deben mantenerse y mejorarse, mediante tratamientos selvícolas adecuados. Así, los usos cicloturistas o de paseo de esta vía se verían potenciados con el mantenimiento y desarrollo de esta vegetación arbórea.*

*Respecto a las posibles afecciones a las vías pecuarias, deberá cumplirse la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias. De acuerdo con el artículo 13 de la citada ley deberán adecuarse pasos al mismo nivel para permitir la continuidad del paso ganadero, dadas las características y tipología del vial, los cuales se señalarán convenientemente. Deberá comunicarse la modificación del trazado de las vías pecuarias en esta Dirección Territorial de Medio Ambiente, como consecuencia de una obra pública. No obstante, deberán modificarse los pasos inferiores proyectados con marcos de 2 m de altura, por ser insuficientes para el paso de caballerías y proyectarlos con un mínimo de 3 m.*

*Como medida correctora deberá determinarse el destino final de los materiales sobrantes de la excavación, bien para su uso en la propia obra como material reutilizable o como residuos inertes adecuados en el marco del Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell de la Generalitat. En ningún caso, se abandonarán los materiales sobrantes en el propio emplazamiento. También es posible la reutilización del material sobrante como árido por empresas de la zona, dado que en su mayor parte se trata de gravas y arenas. No existen en el entorno vertederos de residuos inertes legalizados por lo que no resulta éste, un destino posible para la eliminación de los materiales sobrantes.”*

Por último el informe señala una serie de medidas correctoras de carácter general para la correcta adecuación ambiental del proyecto.

#### **Afecciones legales**

Según los informes recibidos, el Estudio de Impacto Ambiental y de las cartografías temáticas y estudios integrantes de los sistemas de información territorial, cabe señalar que existe, por parte de las obras proyectadas, afección a:

- Según el Art. 2 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, existe afección a:

- Barranco de la Fuente.

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

- Barranco de Forcales o de la Fuente Roja.
- Barranco de la Carrasqueta.
- Barranco de Peñarroya.
- Barranco de Peñalarga.
- Barranco de Masvell.
- Barranco de la Valltorta.
- Barranco del Forat.
- Barranco de La Rambla.
- Río Benifarguell de San Mateo.
- Rambla Cervera.
- Río Servol.

- Patrimonio Cultural.

La Dirección General de Patrimonio de la Conselleria de Cultura Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana concedió el permiso de prospección arqueológica con el número de expediente 2005/00109-Cs.

Existe afección a la Vía Augusta en diferentes puntos del trazado.

No consta en el expediente de evaluación de impacto ambiental el informe favorable emitido por la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de acuerdo al artículo 11 de la Ley de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano.

- En virtud de la Ley 3/95, de Vías Pecuarias, el trazado afecta a las siguientes vías pecuarias:

- Vereda del Camino de la Fusta (Benlloch). P.K. 1+300. Ancho 20,89 m.
- Colada del Camino de los Romanos (Benlloch). P.K. 1+200. Ancho 4 m.
- Cordel del Paso Real (Vilanova d'Alcolea). P.K. 6+700. Ancho 20,89 m.
- Cañada Real de Las Monjas y de carbo. (Les Coves de Vinromá). P.K. 17+400. Ancho 75,22 m.
- Cañada Real de la Balsa Llorà (Les Coves de Vinromá). P.K. 18+600. Ancho 75,22 m.
- Azagador Real (La Salzadella). P.K. 26+680. Ancho 37,5 m.
- Azagador Santa Bárbara (La Salzadella). P.K. 30+800. Ancho 12 m.
- Azagador de la Teulería (La Salzadella). P.K. 28+100. Ancho 10 m.
- Azagador del Puntarro (La Salzadella). P.K. 28+700. Ancho 6 m.
- Vereda del Parat (Sant Mateu). P.K. 32+720. Ancho 20,89 m.
- Vereda de Madrid a Barcelona (Sant Mateu). P.K. 36+900 y 37+840. Ancho 20,89 m.
- Colada de Aiguanova (Sant Mateu). P.K. 32+980. Ancho 8 m.
- Colada del Camí Roch y Font de Morella (Sant Mateu). P.K. 35+200. Ancho 4 m.
- Colada del Povet (Sant Mateu). P.K. 34+260. Ancho 5 m.
- Cordel de Foig (La Jana). P.K. 45+150. Ancho 37,61 m.

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

- Vereda del Camino de Les Carretes (La Jana). P.K. 44+900. Ancho 20,89 m.
  - Cañada Real del Gallo (Traiguera y San Rafael del Río). P.K. 55+600 y enlace San Rafael del Río. Ancho 75,22 m.
  - Cordel del Boberal (Traiguera). P.K. 51+150. Ancho 37,61 m.
- PATRICOVA: Acuerdo de 28 de enero de 2003, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba definitivamente el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana.

Se han identificado a lo largo del trazado las siguientes zonas catalogadas con riesgo de inundación de acuerdo al PATRICOVA:

- Barranco de La Fuente. Nivel de riesgo 4 (Frecuencia 25 - 100 años. Calado <0.8m).
  - Barranco de Tornos. Nivel de riesgo 6 (Frecuencia 100 - 500 años. Calado <0.8m).
  - Barranco de Peñalarga. Nivel de riesgo 3 (Frecuencia <25 años. Calado <0.8m).
  - Zona endorreica próxima al Barranco del Bosque. Nivel de riesgo 6. (Frecuencia 100 - 500 años. Calado <0.8m)
  - Rambla Cervera. Nivel de riesgo 6 (Frecuencia 100 - 500 años. Calado <0.8m).
- Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial de Corredores de Infraestructuras. Existe afección en las inmediaciones del enlace 1 de acceso a Benlloch al trazado previsto en el Plan de Acción Territorial, en terrenos denominados "Ámbito de actuación". El trazado de la autovía se ha diseñado para que discurra en terraplén permitiendo el trazado en túnel de la infraestructura hidráulica y evitando la afección a la balsa de Benlloch prevista.
- En lo que se refiere a la Clasificación y Calificación del suelo, existe afección a suelo no urbanizable con protección en los términos municipales de Les Coves de Vinromà, La Jana, Traiguera y San Rafael del Río, coincidiendo con los principales cauces interceptados, algunas zonas de ladera y algún enclave puntual en el tramo final de la carretera. El resto del trazado discurre principalmente sobre suelo no urbanizable.

**Consideraciones ambientales**

**1. Elementos ambientales que pueden verse afectados de forma importante por la actuación.**

Las actuaciones comprendidas en el proyecto se encuentran enmarcadas en la provincia de Castellón, en las comarcas de La Plana Alta y El Baix Maestrat, concretamente entre el enlace con la CV-152 de acceso a Benlloch y a las instalaciones aeroportuarias de Castellón, y el Molí de Canet en el término municipal de San Rafael del Río.

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

Desde el punto de vista geológico el área de estudio se encuentra en la zona de enlace de la Cordillera Ibérica y la Cordillera Costero Catalana.

A lo largo de la orogenia Alpina, debido a la compresión triásica se levanta en la parte más oriental de Ibérica la Cordillera Ibérica que afecta tanto al zócalo herciniano, al Triásico y a la cobertera jurásico – cretácica formada por depósitos carbonatados de espesor muy variable.

Las estructuras tienen una orientación dominante NW-SE. Son cabalgamientos y pliegues de grandes dimensiones que afectan tanto a la cobertera como al zócalo.

Posteriormente, en el período de distensión de los plegamientos ibéricos, se levanta la Cordillera Costero Catalana cuya característica fundamental es la presencia de grandes fallas escalonadas, subverticales y orientadas aproximadamente en dirección NE-SW y oblicuas a la orientación de la Cordillera Ibérica.

Como consecuencia de ello, se produce la intersección de las fallas del zócalo y la cobertera que cuartejan el modelado ibérico dando estructuras de altos y fosas paralelos a la línea de costa. Muchas de estas fosas sirven de vaso de recepción de la cuenca Terciaria.

Las fallas continúan activas aún después de depositarse el Terciario, pues se ven como éstas afectan a los conglomerados terciarios. Estas fallas pueden llegar a alcanzar saltos de alrededor de 1.000 m. en algunos puntos.

Durante el cuaternario los ríos han continuado depositando sedimentos y configurado junto los derrubios de pendiente la morfología actual de la zona.

El trazado de la autovía discurre por una de estas fosas tectónicas recubiertas por materiales Terciarios y Cuaternarios, más concretamente por la denominada fosa Salzadella-Benlloch de dirección catalánide. Los materiales afectados por la traza del autovía son las calizas y margas del Chateniense\_mioceno (Terciario) y arcillas y gravas del Cuaternario.

Referente a los desmontes previstos en el proyecto, los taludes previstos en algunos tramos no son adecuados desde el punto de vista de la revegetación y en los de mayor altura se debería estudiar la conveniencia de ejecutar bermas intermedias.

Los puntos de interés geológico más cercanos a la traza del autovía son el modelado fluvial de la rambla de Cervera donde se muestran las características de la sedimentación aluvial en clima mediterráneo y el área de la Valltorta donde se observan importantes fenómenos de erosión fluvial de gran belleza geomorfológica. En los abrigos y cuevas labrados por la erosión se conserva uno de los mejores conjuntos de arte rupestre levantino.

El área de estudio se encuentra situada sobre el sistema acuífero nº 55 "Javalambre – Maestrazgo" y más concretamente dentro del subsistema nº 56/03 "Maestrazgo" perteneciente a las comarcas del Maestrazgo y los Puertos de Morella. La vulnerabilidad de los acuíferos está clasificada casi en la totalidad del recorrido de la traza como media-baja excepto dos zonas situadas entre los términos municipales de San Mateo – La Jana y Canet lo Roig – Traiguera y La Jana.

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

La red hidrográfica de la provincia de Castellón, está caracterizada por poseer cursos cortos y responder a un régimen típicamente mediterráneo de fuertes avenidas y poca duración. La distribución de las cuencas hidrográficas de la provincia responden según los subsistemas acuíferos a los que pertenecen. De la red hidrográfica del área objeto de estudio se destaca especialmente la presencia del Barranco de La Valltorta, la Rambla Cerverá y el Río Sérvol, además del Barranco de la Fuente, Barranco de Forcales o de la Fuente Roja, Barranco de la Carrasqueta, Barranco de la Peñarroya, Barranco de la Peñalarga, Barranco del Masvell, Barranco del Forat, Barranco de la Rambla y el Río Benifarguell.

La vegetación potencial en la zona objeto de estudio se ha descrito como la correspondiente con la serie termo-mesomediterránea iberolevantina y la serie mesomediterránea castellano-aragonesa, que vienen caracterizadas por la presencia de coscojares, lentiscars, enebrales y aliagares, entre otras especies vegetales.

Respecto a la vegetación actual de la zona, ésta es el resultado de la sustitución de la vegetación característica en favor de los cultivos de secano, almendros y olivos mayormente, y en algunos terrenos algarrobo, cereales y vid. La vegetación natural se corresponde principalmente a las asociadas a los numerosos cursos de agua presentes en la zona de actuación y a las zonas de laderas y collados presentes en algunos puntos del trazado. Existen en diferentes puntos de la traza ejemplares de olivos y algarrobos de gran porte que se verán afectados por la actuación.

La fauna de la zona ha sido caracterizada indicando las especies y ambientes faunísticos de mayor interés. Se han identificado como áreas de interés faunístico las correspondientes con la zona de cría del Aguilucho Cenizo, el río del Chorro, las áreas inundables Llacuna de Sant Mateu y partida de les Llacunes, y los corredores naturales existentes en los cursos de agua más importantes. Se destaca en el estudio como especies de mayor interés y más habituales en la zona al Galápago Europeo (*Emys orbicularis*), Aguilucho Cenizo (*Circus pygargus*), Águila Culebrera (*Circaetus gallicus*), Aguilucho Lagunero (*Circus aeruginosus*), Águila Calzada (*Hieraaetus pennatus*), Águila-Azor Pedicera (*Hieraaetus fasciatus*), Búho Real (*Bubo bubo*), Chotacabras Europeo (*Caprimulgus europaeus*), Collalba Negra (*Oenanthe leucura*) y Curruca Rabilarga (*Sylvia undata*).

El paisaje en el área de estudio se ha descrito en el EIA a través de la definición de tres unidades de paisaje, correspondientes con el corredor Cabanes – Les Coves de Vinromà, el Pla de Sant Mateu y el Pla de Vinaròs, valorando la calidad paisajística como media para las dos primeras unidades y baja para la última.

No se prevé la reposición de los muros de mampostería de contención de bancales agrícolas existentes en el área de estudio y que se consideran de gran importancia a efectos culturales y de integración paisajística.

La reposición de paso de las diferentes vías pecuarias interceptadas, descritas anteriormente, se ha previsto mediante diferentes obras de drenaje, pasos inferiores y pasos superiores, destacando la insuficiencia de las mismas en las obras de drenaje que se proyectan mediante marcos bicelulares de 3 metros de anchura por 2 metros de altura.

En el ámbito de estudio del proyecto los espacios naturales incluidos en la Red Natura 2000 más próximos a la traza, aunque a cierta distancia, y que no se verán afectados directamente por el trazado proyectado son los siguientes: LIC ES5223002 "L'Alt Maestrat", LIC ES5223036 "Serra d'Irta", LIC ES5223055 "Serra d'Engarceràn", LIC ES5233001 "Tinença de Benifassà, Turmell i Vallivana", ZEPA ES5233001 "La Tinença de Benifassà – Turmell" y la ZEPA incluida en la propuesta de ampliación de la red ampliada de ZEPA "Planiols – Calaf y Valentí – Donvals – Benasques".

Además, se localizan las microrreservas del Barranc del Mas Roig y Toll Negre en Traiguera, Barranc de la Cova Alta en Canet Lo Roig y Pont de La Jana en Sant Mateu, situada la más próxima a unos 600 metros de la traza.

Se han identificado en el estudio los siguientes hábitats naturales de interés comunitario incluidos en la Directiva 92/43/CEE, a lo largo del trazado de la carretera: código 3250 Ríos mediterráneos de caudal permanente con *Glacium flavum*, código 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus ssp*, código 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, código 6110 Prados calcáreos cársticos o basófilos de *Alyso-Sedion albi*, código 6430 Formaciones de hierbas altas (megaforbios) eutróficas, código 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*) y código 9340 Encinares de *Quercus ilex* et *Quercus rotundifolia*.

El estudio de patrimonio cultural se ha referido a la proximidad del trazado de varios yacimientos arqueológicos existentes en el área de estudio, así como la presencia de la Vía Augusta y Sendero Vía Augusta en gran parte del área de estudio y señala la afección al Sendero Vía Augusta en la parte inicial del trazado. En la memoria del estudio y tras la prospección arqueológica efectuada se han descrito una serie de bienes de interés etnológicos y arqueológicos situados en el ámbito de la actuación.

El análisis del impacto acústico de la infraestructura lineal se ha realizado mediante un modelo teórico de predicción de los niveles acústicos en el entorno de la carretera, utilizando una metodología de carácter genérico y estudiando en detalle los tramos que quedan dentro de las distancias obtenidas y con núcleos de población. Finalmente se concluye que no es preciso ejecutar ninguna medida correctora al no superarse los valores máximos admisibles en los núcleos urbanos de Torre Endoménech, Mas d'Enrieries y La Jana.

## 2. Identificación, descripción y valoración de los impactos más relevantes

Bajo este epígrafe se pretende hacer hincapié en los efectos generados por la actuación que, de entre los estudiados en el EIA, presentan mayor relevancia.

Los principales impactos generados durante la fase de construcción son los siguientes:

- Incremento de la turbidez de las aguas por aportes de elementos finos procedentes de los movimientos de tierra y excavaciones en la construcción de las cimentaciones de puentes y estructuras, como del hormigonado y lavado de materiales, cuyos efluentes viertan directamente a los cauces.
- Destrucción de la vegetación de ribera debido a la ocupación del suelo por la infraestructura y las obras complementarias.
- Contaminación química debida al vertido de residuos no inertes, como aceites de maquinaria, combustibles, productos químicos, etc., derivados del parque de maquinaria e instalaciones.
- Interrupciones temporales de cauces para facilitar los procesos de construcción.
- Pérdida de suelo agrícola.
- Afección a niveles freáticos por la necesidad de recurrir a préstamos y por el depósito de materiales sobrantes en vertederos.
- Impacto sobre la fauna, como consecuencia de la pérdida del hábitat. Redistribución de la fauna vertebrada.
- Alteración de las características de las vías pecuarias del área de estudio.

En cuanto a los impactos que se generarán durante la fase de explotación, los más destacables en este caso son las que se enumeran seguidamente:

- La presencia de la autovía representará un obstáculo para la fauna, además del riesgo de atropello implícito en este tipo de infraestructuras lineales.
- Deterioro de la calidad de las aguas superficiales por el vertido de sustancias al medio debido al uso normal de la autovía o como consecuencia de accidentes de tráfico.
- Aumento de los niveles sonoros.
- Impactos sobre el paisaje. Intrusión visual.

## 3. Consideraciones sobre las medidas correctoras y el Programa de Vigilancia Ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental ha contemplado las medidas correctoras que son de habitual aplicación en obras lineales. Las mismas se encaminan a minimizar los impactos derivados de las acciones que son inherentes a la construcción y explotación de este tipo de infraestructuras viarias.

A continuación, sólo se hará referencia a aquellas más significativas.

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

- Interrupción temporal de las obras durante las fases de desbroce y movimiento de tierras, desde el 1 de marzo hasta el 31 de agosto, en las posibles zonas de cría de aguilucho cenizo señaladas en el Mapa de Áreas de interés faunístico ubicadas en el tramo inicial desde Vilanova d'Alcolea hasta el norte de Les Coves de Vinromá y en el tramo final al sur de San Rafael del Río.

- Jalonamiento temporal en toda la zona de ocupación de las obras, prestando especial atención a las zonas con vegetación natural de interés presentes en cauces de ríos y barrancos, en el Collado de Mas del Rey, ladera de La Solana y la Sierra Solà.

- Seguimiento arqueológico de las obras.

- Trasplante de ejemplares arbóreos singulares afectados. Se incluyen los siguientes: olivos (*Olea europaea*), algarrobos (*Ceratonia siliqua*), carrascas (*Quercus rotundifolia*), quejigos (*Quercus faginea*), sabinas (*Juniperus phoenicea*) y enebros (*Juniperus oxycedrus*). La selección de los ejemplares a trasplantar se incorporará en el proyecto de construcción identificando su descripción y localización.

- Se instalarán pasos canadienses para impedir la incorporación a la autovía de fauna de mediano y gran tamaño en todas las salidas o incorporaciones a la misma en los tramos comprendidos entre p.k. 25+500 – p.k. 28+500 y p.k. 30+500 – p.k. 33+800.

- Se realizará plantación de barreras vegetales de porte elevado a ambos lados de la autovía en los tramos con mayor presencia de aguilucho cenizo, entre los p.k. 0+000-p.k. 2+700 y p.k.56+100 - p.k.57+100.

- Sistemas de escape que permitan la salida de la autovía a animales que queden atrapados en la misma. Estos sistemas consistirán en la disposición de puertas basculantes en los puntos más conflictivos de la carretera y la ejecución de rampas en cunetas y arquetas para permitir la salida de animales que caigan en ellas.

- Evitar por efecto de la ocupación del suelo la existencia de parcelas pequeñas.

El EIA ha incluido una valoración económica de las medidas preventivas y correctoras a disponer, realizando las mediciones y presupuestos necesarios para la ejecución de las mismas.

Con respecto al programa de vigilancia ambiental señalar que la administración sobre la que deberá correr la vigilancia ambiental tal y como está previsto en el Protocolo de Colaboración, es el Ministerio de Fomento, por lo que dicha administración debe establecer las partidas presupuestarias necesarias para la realización de dicha vigilancia.

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

El Programa de Vigilancia Ambiental tendrá por objeto establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental, y hacer un seguimiento de una serie de parámetros que den una idea de cómo evoluciona el entorno a partir de la construcción y funcionamiento de la obra. Se deben establecer en el correspondiente proyecto de construcción asociado a cada variable ambiental a controlar, los indicadores de impacto, los valores umbrales, la frecuencia de control y las medidas adicionales a implantar.

El Programa de Vigilancia Ambiental ha fijado la periodicidad en la realización de los diferentes informes, en los cuales se dará cuenta del cumplimiento del programa así como de los efectos derivados de la aplicación de las medidas correctoras y del grado de correspondencia de estos efectos con los que fueron previstos en el EIA.

#### **Consideraciones jurídicas**

1.- El proyecto examinado constituye uno de los supuestos fácticos en los que resulta preceptiva la formulación de una Declaración de Impacto Ambiental, previa a la resolución administrativa que se adopte para la aprobación definitiva de aquél, según se desprende del artículo 5º de la Ley de Impacto Ambiental y concordantes de su Reglamento, encontrándose incluido el proyecto en el Anexo I.8.g-3 del Decreto 32/2006 que modifica el Anexo del Decreto 162/1990.

2.- En el expediente se han observado los trámites previstos en el Decreto 162/90, del 15 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana por el que se aprueba el Reglamento de Impacto Ambiental; en la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de la Generalitat Valenciana y en las demás disposiciones que le son de aplicación.

3.- El artículo quinto del Decreto 162/90, del 15 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/89 de Impacto Ambiental, atribuye la competencia al Organismo Ambiental, para la Declaración de Impacto Ambiental de los proyectos a los que se aplique esta Ley.

4.- El artículo 16.2 m) del Decreto 131/2007 de 27 de julio del Consell, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico y Funcional de la Consellería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, atribuye a la Dirección General de Gestión del Medio Natural la competencia sobre la evaluación de impacto ambiental.



Por todo lo anterior, en uso de las facultades que tengo legalmente atribuidas, emito la siguiente:

## DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

### PRIMERO

Estimar **ACEPTABLE**, a los solos efectos ambientales y sin perjuicio de la previa obtención de las autorizaciones sectoriales que le sean de aplicación, el proyecto básico "**Autovía de La Plana CV-10. Tramo: Vilanova d'Alcolea – San Rafael**" promovido por la Dirección General de Obras Públicas de la Consellería de Infraestructuras y Transportes, siempre que el mismo se desarrolle con las previsiones del Estudio de Impacto Ambiental, con los condicionantes establecidos en el apartado segundo y teniendo en cuenta las consideraciones que determine el informe que emita la Dirección General de Patrimonio Cultural.

En caso de que como consecuencia del informe de la Dirección General de Patrimonio se deba modificar el trazado propuesto ahora evaluado, se deberá remitir el nuevo proyecto para su evaluación y emisión de una Resolución Complementaria.

### SEGUNDO

Como condiciones adicionales a cumplir se establecen las siguientes:

1. Los diversos documentos del proyecto de construcción (memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto) incorporarán todos los aspectos concernientes a las medidas protectoras y correctoras incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental, así como los derivados de los presentes condicionantes, todo ello con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. Así, el presupuesto del Proyecto de Construcción incorporará, preferentemente en una única partida, todas las unidades de obra que se refieran a las medidas correctoras a emprender.

También se valorarán y proveerán presupuestariamente todos los gastos derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

2. La presente Declaración de Impacto Ambiental quedará supeditada en el tramo correspondiente entre La Jana y San Rafael del Río a la evaluación global del mismo dentro del estudio informativo correspondiente a la "Autovía A-7. Tramo: Castellón – L'Hospitalet de l'Infant. Subtramo: La Jana – El Perelló." y el estudio informativo "Autovía A-7 Tramo: Castellón – L'Hospitalet de l'Infant. Subtramo: La Jana – El Perelló. Nueva alternativa San Rafael del Río – El Perelló".

3. En el tramo que discurre por la ladera de la Sierra de la Solana se deberá ajustar el trazado, tanto en planta como en alzado, con objeto de minimizar la afección a las zonas de vegetación natural existentes, así como minimizar los movimientos de tierra necesarios.

4. Minimización de la afección a las aguas superficiales y subterráneas.

Las balsas de tratamiento de aguas residuales, han de ser convenientemente impermeabilizadas con geotextiles o similares. Las aguas residuales de las casetas de obra deberán ser depositadas en fosas sépticas convenientemente estancas. En función del volumen, estas aguas serán retiradas por una empresa especializada y transportadas a la Estación Depuradora de Aguas Residuales más cercana.

Respecto al drenaje superficial de la carretera, en el Proyecto de Construcción se deberá realizar un estudio específico donde se defina la disposición de las bajantes, los puntos de vertido de estas, con objeto de evitar en la medida de lo posible el vertido directo a los cauces naturales especialmente sensibles presentes a lo largo del trazado. Una de las medidas a implantar consistirá en la disposición de tanques de tormenta o zanjas filtrantes en las zonas de vertido más sensibles. Estas medidas deberán reflejarse en el Proyecto de Construcción.

En caso de vertido, habrá de solicitarse autorización a la Confederación Hidrográfica del Júcar, a fin de que este organismo juzgue la conveniencia o no de verter dichas aguas.

En cuanto a la hidrogeología, a los efectos de considerar los posibles impactos sobre las aguas subterráneas se estudiarán: - Localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia. – Calidad de las aguas e inventario de vertidos. – Evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

El terreno sobre el que se sitúen los contenedores que contengan residuos potencialmente contaminantes, deberá estar formado por una capa de arcilla, sobre la cual se situará una lámina, de fácil colocación y retirada, de material sintético e impermeable. En todos los casos necesarios se debe habilitar el terreno para soportar la presión mecánica de los contenedores.

5. El diseño y características de los viaductos y cauces proyectados deberán adecuarse a las consideraciones que al respecto emita la Confederación Hidrográfica del Júcar, previamente a la aprobación definitiva del proyecto de construcción.

6. Se deberá realizar en el proyecto de construcción un estudio de vegetación y flora encaminado a complementar el realizado en el EIA y con mayor grado de detalle, con el fin de adecuar la correcta revegetación de las mismas y salvaguardar las especies singulares que pudieran verse afectadas por las obras.

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

7. Se incluirán tanto las labores de restauración y revegetación, como el seguimiento del Programa de Vigilancia Ambiental en el Plan de Obra, adecuándose y reestructurándose con el desarrollo de la misma.

El Director de las Obras deberá estar informado de la ejecución de las unidades de obra que puedan tener repercusiones ambientales. Asimismo, se le debe notificar con antelación la situación de los tajos o lugares donde se actuará y el período previsto de permanencia, de forma que sea posible establecer los puntos de inspección oportunos, de acuerdo con los indicadores a controlar establecidos en este Programa.

8. Pasos de fauna. El proyecto de construcción incorporará un estudio específico sobre el efecto barrera que la obra producirá sobre la fauna. En particular, dicho estudio contemplará la adecuación de las obras de drenaje como pasos para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos, con la ubicación, dimensiones y características de los referidos pasos, de manera que se asegure la duplicidad funcional.

El Programa de Vigilancia Ambiental, para la fase de explotación, incorporará las campañas de muestreo necesarias para verificar la eficacia de las medidas aplicadas.

9. Deberán ejecutarse cunetas de guarda en aquellos taludes de desmonte que, por las características de los materiales que los constituyan, evidencien un mayor riesgo de erosión. Asimismo, se deberán disponer bermas de ancho no mayor a 1.5 metros en aquellos taludes de desmonte que superen los 5 metros de altura, procediéndose a revegetar estas mismas con vegetación arbórea autóctona.

10. En el Anejo correspondiente no se han tenido en cuenta las reposiciones de muros a base de mampuesto de piedra seca existentes a lo largo del trazado. Estos muros se consideran de gran importancia a efectos culturales y de integración paisajística, cumpliendo además funciones de estabilización de laderas frente a procesos erosivos de escorrentía. Por lo tanto su reposición deberá ser presupuestada y especificada en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, así como reflejada en el correspondiente Plano.

11. Los materiales de relleno y las zahorras que fuesen necesarias para la ejecución del proyecto, se obtendrán de préstamos o canteras existentes y legalmente autorizadas. En caso de nuevas aperturas se someterán éstas, con carácter previo a su utilización, al procedimiento de Declaración de Impacto Ambiental.

Del mismo modo, los lugares que pudiesen elegirse como vertederos, de acuerdo al Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de restauración, acondicionamiento y relleno, o con fines de construcción, los excedentes no aprovechados de tierras y piedras no contaminadas de excavación y desmonte, codificados de acuerdo con la Lista Europea de Residuos como LER 17 05 04 y LER 20 02 02, se consideran residuos inertes adecuados y quedan exentos de aplicación del R.D. 1.481/2001, de 27 de diciembre, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero.

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

No obstante, de acuerdo al artículo 6 del Decreto referido, los residuos inertes adecuados están sometidos a declaración administrativa, debiendo disponer el titular del residuo que pretenda llevar a cabo la utilización del mismo de la correspondiente autorización administrativa de residuo inerte adecuado mediante resolución de la Dirección General para el Cambio Climático de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. En el artículo 7 del citado Decreto se especifica como iniciar y tramitar el procedimiento para obtener la autorización administrativa de los vertederos a proyectar.

12. Durante la ejecución de las obras no se desarrollarán trabajos nocturnos que puedan perjudicar el descanso de la población que habita los núcleos más próximos a las mismas, tanto por impactos sonoros como por vibraciones o elevada luminosidad.

13. De acuerdo con la ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de protección contra la contaminación acústica, se debe realizar un estudio acústico del entorno de la traza. El estudio acústico debe incluir cartografía, a escala adecuada, en la que se sitúen las isófonas umbral señaladas por la citada legislación, estableciéndose en consecuencia, y si es el caso, las medidas correctoras oportunas. Se deberá incluir en el presupuesto las campañas acústicas que se lleven a cabo durante la fase de explotación de la obra, estas campañas se realizarán con el objetivo de incrementar las medidas correctoras en el caso de que, en el futuro, se sobrepasasen los objetivos de calidad exigidos.

14. De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, y en su apartado de medidas correctoras, se recuperará la capa superior del suelo vegetal que pueda estar afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones, cuya altura deberá definirse en el pliego de prescripciones técnicas particulares del Proyecto de Construcción, de forma tal que se garantice el mantenimiento de sus propiedades naturales. En ningún caso estos acopios temporales se realizarán cortando la red de drenaje superficial o los sistemas de riego existentes. De igual forma, al finalizar los trabajos, se procederá a la descompactación por subsolado de cuantos terrenos se hubiesen visto afectados por las obras y la maquinaria empleada en las mismas.

15. La Dirección de Obra exigirá, una vez ejecutadas y terminadas las obras, la retirada a vertedero controlado de todos aquellos escombros, materiales sobrantes y demás restos de obra que hayan sido depositados, vertidos o abandonados en cualquier área de terreno que se haya visto afectada por las obras ejecutadas.

Asimismo, se recuerda al promotor la prohibición de realizar cualquier vertido no autorizado en la zona. En todo caso, los cambios de aceite, filtros o cualquier otro residuo procedente del mantenimiento de la maquinaria y vehículos, deberán ser debidamente gestionados por taller o gestor autorizado de Residuos Tóxicos y Peligrosos.

16. La Dirección de Obra exigirá el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental así como de los condicionantes de la presente

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

Declaración de Impacto Ambiental, para lo cual se establecerán en el presupuesto del Proyecto de Construcción, como ya se ha indicado, las partidas presupuestarias necesarias.

17. El Programa de Vigilancia Ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones con el objetivo de incrementar las medidas correctoras en el caso de que, en el futuro, se sobrepasasen los objetivos de calidad señalados en los puntos anteriores. Como parte de dicho Programa de Vigilancia Ambiental se presentará, ante esta Dirección General, informe de las medidas de protección realizadas, acompañado de las primeras mediciones efectuadas.

18. El promotor de la infraestructura realizará las labores de seguimiento y vigilancia contenidas en el Programa de Vigilancia Ambiental plasmando los resultados obtenidos de dicha vigilancia en informes técnicos ambientales a elaborar con carácter trimestral durante el período de garantía de las obras y de los que dará traslado a esta Dirección General para su visto bueno. El primero de dichos informes se remitirá en el plazo de 30 días desde la finalización de las obras y en él se plasmarán, con reportaje fotográfico complementario, las medidas ejecutadas así como el resumen de las incidencias que hubiesen podido aparecer durante el periodo de construcción. Los sucesivos informes recogerán ya el seguimiento y vigilancia de la eficacia de las medidas adoptadas y propondrán, en función de los resultados obtenidos, las medidas correctoras complementarias que se estimen necesarias.

19. Dada la afección a las vías pecuarias Vereda del Camino de la Fusta, Colada del Camino de los Romanos, Cordel del Paso Real, Cañada Real de Las Monjas y de carbo, Cañada Real de la Balsa Llor, Azagador Real, Azagador Santa Bárbara, Azagador de la Teulería, Azagador del Puntarro, Vereda del Parat, Vereda de Madrid a Barcelona, Colada de Aiguanova, Colada del Camí Roch y Font de Morella, Colada del Povet, Cordel de Foig, Vereda del Camino de Les Carretes, Cañada Real del Gallo, Cordel del Boberal, deberá iniciarse, previamente al comienzo de las obras, la tramitación del correspondiente expediente de modificación (o reposición de paso) ante la Dirección Territorial de Territorio y Vivienda de Alicante, conforme a lo dispuesto en la Ley 3/95, de 23 de marzo, de vías pecuarias.

De acuerdo al informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Castellón, se deberá disponer en los cruces de vías pecuarias de una altura de paso mínima de 3 metros.

20. Si durante la ejecución de las obras se produjese cualquier hallazgo de elementos pertenecientes al Patrimonio histórico-artístico, el hecho se pondrá en conocimiento de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Conselleria de Cultura y Deporte, de forma inmediata, adoptando las medidas pertinentes en orden a su protección y conservación, de conformidad con lo previsto en los artículos 63 y 65 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano.

21. Igualmente, si durante la fase de ejecución de las obras apareciesen cuevas, simas u otras cavidades subterráneas, el hecho se comunicará a la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, dado que este tipo de formaciones se hallan protegidas por el

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**

artículo 16 de la Ley 11/94, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana.

**TERCERO**

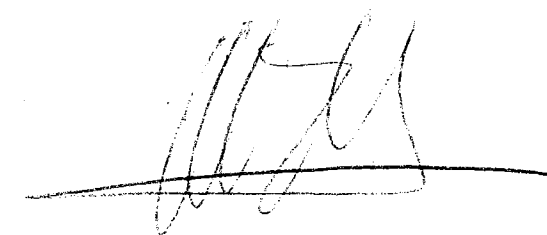
Notificar a las personas interesadas que contra la presente resolución, por no ser un acto definitivo en vía administrativa, no cabe recurso alguno; lo cual no es inconveniente para que puedan utilizarse los medios que en defensa de su derecho estimen pertinentes.

**CUARTO**

Publicar la presente Declaración de Impacto Ambiental en el Diario Oficial de la Comunidad Valenciana de la forma reglamentaria, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 28 del Decreto 162/1990, de 15 de Octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de Impacto Ambiental.

Valencia, 30 de mayo de 2008

**LA DIRECTORA GENERAL DE  
GESTIÓN DEL MEDIO NATURAL**



**M<sup>a</sup> Angeles Centeno Centeno**



**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL**  
**DEL PROYECTO BÁSICO DE CONEXIÓN DE**  
**LA CV-10 CON LA CV-13**



## DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

### Datos del expediente en el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental

**Expediente:** 174 AIA/2007  
**Título:** Conexión entre autovías CV-10 y CV-13 y accesos al aeropuerto de Castellón  
**Promotor:** Consellería de Infraestructuras y Transportes  
**Autoridad sustantiva:** Consellería de Infraestructuras y Transportes  
**Localización:** Benlloch, Vilanova d'Alcolea i Cabanes (Castelló)

### DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

#### Objeto del proyecto

La ejecución de un enlace entre las autovías CV10 y CV13 con ramales directos, completado con un conjunto de enlaces.

#### Descripción de las características más relevantes

Las obras comprenden la ejecución de un enlace entre autovías CV-10 y CV-13, y tramo con sección de autovía de tres carriles (tronco) que conecta el mencionado enlace con la continuación de la CV-13 hacia Torreblanca, una vez pasado en el enlace trompeta previsto para acceder al aeropuerto, a partir de ese punto se efectúa la transición de dos calzadas a una única calzada continuando con las obras de la CV-13, dejando para un futuro su duplicación en autovía.

Este enlace principal es completado por otros enlaces locales de menor entidad que recogen el tráfico de corto recorrido y le dan acceso al aeropuerto y a las dos autovías, afectando lo mínimo posible al tráfico principal de largo recorrido.

La sección proyectada será de autovía, idéntica a las de la CV10 y CV13, 7 m de calzada, arcén exterior de 2,50 m e interior de 1,50 m y mediana de 4,00 m.

Las actuaciones proyectadas son:

- Enlace norte de Cabanes, enlace tipo pesas completo incluido en las obras de la CV-10, permite la conexión directa de la CV10 con el tráfico local.
- Rotonda a nivel en la actual CV10, esta rotonda ubicada al Norte del enlace sur de Benlloch, permite distribuir el tráfico a través de un paso inferior por la futura CV10 hacia el semienlace de conexión con la CV-13, para acceder fundamentalmente al aeropuerto.
- Semienlace de conexión con la CV13, ubicado a la altura del cruce de la CV13 con el Pas de la Fusta, permite la conexión con la CV13 y desde la CV13 únicamente en sentido Torreblanca.

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT, URBANISME I HABITATGE  
C/ Francesc Cubells, 7 - VALÈNCIA  
Registre General - 204

Data 26 FEB. 2008

SALIDA 6979

- Vía de servicio principal, para completar las tres actuaciones anteriores se ha proyectado en una vía principal colectora del tráfico local. Dicha vía de servicio en un primer tramo es coincidente con la CV10 actual desde el enlace de Cabanes hasta la nueva rotonda proyectada en la misma CV10, conectando principalmente con el acceso Sur de Benlloch. Un segundo tramo de esta vía conecta la anterior rotonda con el semienlace de conexión con la CV13, con un trazado que discurre paralelo al Pas de Fusta.
- Cuatro caminos de servicio, uno de ellos paralelo a la CV-10 por la margen derecha desde el enlace de Cabanes y otros dos paralelos al tronco de la CV13 desde el Pas de Fusta hasta el Camí Subarra.

#### Localización geográfica

El proyecto se localiza en el término municipal de Benlloch, situado en la comarca de La Plana Alta, ubicada en el centro y este de la provincia de Castellón.

#### Alternativas.

La distancia entre el inicio de la actual CV13 y la CV10 es de apenas dos kilómetros, lo que no permite muchas variaciones de trazado, y además deben mantener el trazado en planta de la actual CV13 y adaptarse en la medida de lo posible al trazado de los accesos al aeropuerto. Se barajan dos alternativas.

La Alternativa 1, aprobada administrativamente en el proyecto de accesos al aeropuerto, y su trazado discurre entre la rotonda de acceso al aeropuerto y la CV10.

Por otro lado la Alternativa 2, es una solución que le da continuidad a la CV13, mediante un enlace a distinto nivel de acceso al aeropuerto y manteniendo las características de trazado de la CV13, además este trazado ha sido diseñado ya, para sección de autovía AV100.

La alternativa 1 presenta grandes disfunciones en relación con la continuidad del tráfico CV-10 CV-13, ya que se obliga a todo el tráfico a realizar un ceda el paso en la rotonda, con la consiguiente afección al nivel de servicio y la capacidad. El principal inconveniente de la alternativa 1 es que no cumple con las especificaciones de trazado requeridas, en cuanto a velocidad de proyecto.

La alternativa 2 supone primar los aspectos de funcionalidad y seguridad vial.

Por tanto, por los motivos expuestos en el estudio de alternativas, tanto por los aspectos funcionales, de seguridad vial, nivel de servicio y medioambientales, se elige la alternativa 2.

## TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA

En fecha 5 de noviembre de 2007 se recibe en la Consellería de Territorio y Vivienda la documentación remitida por La Consellería d'Infraestructures i Transports, solicitando que se emita la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental, por lo que se incoa el correspondiente expediente.

### Información pública

El proyecto básico y el Estudio de Impacto Ambiental se expuso al público en el DOCV nº 5.582 de 22 de agosto de 2.007 y mediante anuncio publicado en el BOE del día 21 de agosto de 2007.

### Resumen de alegaciones

Dentro del plazo legal se reciben 4 alegaciones, una de ellas de particular y tres institucionales del Ayuntamiento de Benlloch, del Ayuntamiento de Sierra de Engarcerán y de la Diputación de Castellón, sin tener ninguna de ellas carácter medioambiental.

Las cuatro alegaciones coinciden en su contenido, manifestando que la redacción actual del proyecto no implica mejora alguna en los accesos al municipio de Benlloch, debiendo desplazarse los usuarios por la actual CV-10 hasta o desde los enlaces de conexión con la autovía de la Plana previstos 8 km al norte o 4 km al sur.

### Consultas

Se realiza consulta al Servicio de Biodiversidad, al Servicio de Gestión Forestal y a Vías Pecuarias en fecha 5/10/2007.

### Solicitud de documentación complementaria

En fecha de salida 5 de noviembre de 2007, se realiza el siguiente requerimiento de documentación:

- Certificado de la información pública.
- Copia de las alegaciones de carácter ambiental.
- Informe de Cultura, de acuerdo a lo dispuesto en el art. 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, de Patrimonio Cultural Valenciano.

### Informes sectoriales

#### Informe del Servicio de Biodiversidad

De fecha 7 de diciembre de 2007, informa sobre los siguientes aspectos:

La principal afección en lo que concierne a conservación de la biodiversidad en esta área es el impacto que causen tales actuaciones sobre la población de **aguilucho cenizo nidificante**. De hecho, se va a iniciar próximamente la tramitación para la designación de una Zona de Especial Protección para las Aves en esta área, con la denominación "Planiols-Calaf y Valentí-Donvals-Benasques" con el fin de proteger al aguilucho cenizo.

Las actuaciones objeto de este informe discurrirán limítrofes con esta nueva ZEPA y por lo tanto deberán adoptar durante su construcción cuantas precauciones sean pertinentes. La más clara es evitar que las obras se realicen durante la época de nidificación, en particular de abril a agosto.

Las restantes son impedir que cualquier actuación ligada a las obras (préstamos, ubicación de maquinaria, depósitos de materiales, etc..) se ubique en la zona de protección cuyo perímetro se acompaña.

Por fin, se hace notar que estas conexiones se sitúan sobre parte de los cultivos que constituyen la zona de alimentación de las aves y en todo caso, zona de paso hacia el resto de las zonas de alimentación.

El diseño de las obras ha de tener en cuenta esta circunstancia, con diferentes actuaciones según se trate de zonas en terraplén o en trinchera. En aquellas que discurren más elevadas que el terreno circundante, será necesario instalar una **barrera vegetal entre la carretera y la zona protegida para reducir el impacto sonoro, impedir atropellos, etc.** A estos efectos, no se considera adecuada una malla metálica y el **seto más adecuado sería el formado por coscojar denso**, si bien el diseño dependerá de la altura del terraplén. Lo más conveniente sería que el diseño de estas medidas fuese concertado y aprobado por este Servicio.

Posteriormente, el Servicio de Biodiversidad, concreta y determina el período de nidificación del aguilucho cenizo en tiempo y espacio:

Respecto a las medidas de protección de la reproducción del aguilucho cenizo durante las obras, éstas deberán condicionarse, en su extensión y duración temporal, para asegurar las menores molestias posibles en los momentos más delicados de la nidificación.

A estos efectos, no podrán realizarse obras entre el 1 de abril y el 15 de mayo de cada año, período en el que se realiza la selección de los lugares de nidificación. A partir de esa fecha, una vez localizados los nidos de la especie y previo informe del Servicio de Biodiversidad, se determinarán los radios de protección frente a las distintas actividades constructivas y la secuencia temporal de paralización de las obras para asegurar la reproducción exitosa de la especie.



### Informe de la Sección Forestal

De fecha 14 de diciembre de 2007, emite el siguiente informe:

1. Según los planos aportados, la actuación se centra en el término municipal de Benlloch.
2. Acerca de la clasificación de las Vías Pecuarias: las Vías Pecuarias del TM de Benlloch fueron clasificados por O.M: de 3 de febrero de 1969, publicada en el BOE de 10 de febrero de 1969.  
Vista la Ley 3/95, de 23 de marzo, de vías pecuarias, según el proyecto presentado, resultarían afectadas las Vías Pecuarias nº1 "Vereda del camino de la Fusta" de anchura legal y necesaria de 20,89 metros y la nº3 "Colada de Don Valls" de anchura legal y necesaria de 4 metros.  
A fin de dar cumplimiento a la Ley 3/1995, en los cruces de las vías pecuarias con carreteras se deberán habilitar suficientes pasos que garanticen el tránsito en condiciones de rapidez y comodidad para los ganados. También deberá quedar garantizado el mantenimiento de la integridad superficial, la idoneidad de los itinerarios y de los trazados, junto con la continuidad del tránsito ganadero y de los demás usos compatibles y complementarios con aquel. Por ello, previo al inicio de las obras deberá tramitarse el correspondiente expediente de reposición de paso a distinto nivel o, en su caso, modificación del trazado ante esta Dirección Territorial.
3. Acerca de los montes gestionados por la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda: el proyecto afecta al **Monte CS-3050 "Don Valls" de titularidad particular, consorciado**, no catalogado de Utilidad Pública, con una superficie aproximada de 54,80 has. en su mayoría con arbolado de repoblación.  
De acuerdo con la Ley 37/1993, de 9 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, Forestal de la Comunidad Valenciana, existe afección al monte descrito.
4. Acerca de la clasificación del suelo: según el Inventario Forestal de la Comunidad Valenciana, parte del trazado de las obras se sitúa sobre suelo forestal.
5. Acerca de la fisiografía del terreno: el trazado en su parte oeste discurre por suelo que podría considerarse plano y según se avanza hacia el este, el terreno pasa a ser ondulado finalmente colinado.

### Informe de la Conselleria de Cultura i Esport

De fecha 21 de enero de 2008, este informe concluye que, una vez analizadas todas las posibles afecciones patrimoniales del proyecto resulta procedente aportar el Estudio de Impacto Ambiental, documento que contemplará las actuaciones realizadas, resultados y programa de vigilancia y/o medidas correctoras, en su caso, y sobre el que se emitirá el informe definitivo previsto en el artículo 11 de la Ley del Patrimonio Cultural Valenciano al efecto de que se aporte en el correspondiente procedimiento de impacto ambiental ante el órgano administrativo competente.

### **AFECCIONES LEGALES**

### *1. Red Natura 2000 y Espacios Naturales Protegidos en la Comunidad Valenciana*

Se va a iniciar próximamente la tramitación para la designación de una Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) en esta área, con la denominación "Planiols-Calaf y Valentí-Donvals-Benasques" con el fin de proteger al aguilucho cenizo.

La traza de la carretera discurriría limítrofe con esta nueva ZEPA y por lo tanto deberán adoptar durante su construcción cuantas precauciones sean pertinentes.

El Parque Natural más próximo es el Parque Natural Prat de Cabanes-Torreblanca, aunque se encuentra muy alejado, sin afección alguna.

### *2. Montes*

La traza de la carretera afecta al **Monte CS-3050 "Don Valls" de titularidad particular, consorciado**, no catalogado de Utilidad Pública, con una superficie aproximada de 54,80 has, en su mayoría con arbolado de repoblación.

### *3. Dominio Público Hidráulico*

En el entorno del ámbito de estudio únicamente existe un cauce de corriente discontinua denominado Barranc de la Font, el cual discurre en dirección norte-sur al oeste del trazado, y a una distancia del mismo de entre 63 metros (en el extremo suroeste del trazado de la carretera) y a 690 metros (en el extremo noroeste).

### *4. Vías Pecuarias*

El trazado de la carretera se ve atravesado por varias vías pecuarias:

- *Colada de Don Valls*: con anchura legal de 4 metros y recorrido dentro del término con unos 2 km y dirección norte a sur.
- *Vereda del Camino de la Fusta*: con anchura legal de 20,89 metros y un recorrido dentro del término de unos 14 km y dirección norte a sur.
- *Vereda del Ventorrillo*: esta vía pecuaria nace en el extremo suroeste de la Conexión de las autovías CV10, CV13 y aeropuerto, cruzando la carretera CV10 en dirección oeste hacia el casco urbano de Benlloch.

### *5. Patrimonio Cultural*

Se presenta un informe de la Prospección Arqueológica y Etnológica, en el que analiza las posibles afecciones patrimoniales del proyecto. Se debe presentar informe favorable definitivo según art.11 de la Ley de Protección del Patrimonio Cultural Valenciano.

### *6. Suelo Forestal.*

Gran parte del proyecto está incluido en el inventario del plan forestal, concretamente la mitad este del diseño.

Entre las medidas correctoras, establece que al atravesar zonas con arbolado natural se cumplirá con lo regulado en el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales, Decreto 7/2004, de 23 de enero.

#### 7. Incendios forestales

Hay incendios registrados en el municipio, pero ninguno afecta a la traza de la carretera.

#### 8. Riesgo de Inundación

Se localizan zonas con riesgo 4 al oeste del área de estudio, coincidiendo con los carriles de enlace con la CV-10.

Esta zona se localiza fuera de nuestra área de estudio y ya ha sido evaluada por el EIA de la CV-10.

### CONSIDERACIONES AMBIENTALES

#### 1. Elementos ambientales que pueden verse afectados de forma importante por la actuación.

- La traza se sitúa sobre los materiales fallados del Cretácico, recubiertos localmente por el Terciario. Al final de la traza de incide en los sedimentos del Cuaternario, en la franja junto al litoral.

Afloran en general los materiales del Cretácico y Terciario sin apenas recubrimientos del Cuaternario. Únicamente en los fondos de los barrancos existe un escaso aluvial-coluvial.

- En el EIA caracteriza las formaciones vegetales de mayor importancia que se dan en el área de estudio:
  - Cultivos de secano: herbáceos y arbóreos. La práctica totalidad de la superficie dominada por cultivos de secano arbolados está compuesta por almendros, olivos, nogales e higueras.
  - Matorral: son comunidades muy ricas en especies, su composición florística es distinta en función del tipo de sustrato, piso bioclimático, etc., dando lugar a una gran variedad de comunidades en las que no suele dominar una única planta, aunque en el caso del ámbito de estudio, es la coscoja (*Quercus Coccifera*) la especie dominante.
  - Pinares: el pinar presente en la zona de estudio, el cual es interceptado en dos ocasiones por el trazado del enlace entre el aeropuerto y la CV-10, posee un origen antrópico, ya que se trata de una plantación de unas 55,7 hectáreas.

- Con respecto a la fauna de la zona, destacan las siguientes por estar catalogadas como vulnerables en el Catálogo Valenciano de Especies de Fauna Amenazadas, regulado por el Decreto 32/2004: el gallipato, el galápago europeo, el aguilucho cenizo y el águila-azor perdicera.

Cabe destacar el aguilucho cenizo, puesto que los matorrales existentes en el ámbito de estudio y sus alrededores conforman el hábitat de nidificación de esta especie. Según el EIA, cercanos al área de actuación, se encuentran 3 zonas de nidificación del Aguilucho Cenizo utilizados en la época de cría del 2007: una corresponde a la zona de Cabanes, otro a la zona de Don Valls y la tercera zona corresponde a Valentí.

El aguilucho cenizo es una especie que a nivel nacional está catalogada como vulnerable en el Libro Rojo de las Aves de España. Asimismo, está catalogada como especie vulnerable en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, y en el Catálogo Valenciano de Especies de Fauna Amenazadas, regulado por el Decreto 32/2004.

Se va a iniciar próximamente la tramitación para la designación de una Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) en esta área, con la denominación "Planiols-Calaf y Valentí-Donvals-Benasques" con el fin de proteger al aguilucho cenizo.

La carretera discurriría limítrofe con esta nueva ZEPA y por lo tanto deberán adoptar durante su construcción cuantas precauciones sean pertinentes. La más clara es evitar que las obras se realicen durante la época de nidificación del aguilucho cenizo, en particular del 1 de abril al 15 de mayo de cada año.

En cuanto a la permeabilidad transversal, las estructuras que permiten el paso de fauna son un paso superior sobre el camino de Subarra, y varios pasos inferiores. Todos deben cumplir las características especificadas en las "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales"

- Los terrenos donde se proyectan las obras son terrenos poco poblados, muy próximos a las instalaciones aeroportuarias. Son terrenos de orografía variable, ya que la zona próxima a la CV10 es bastante llana, mientras que a medida que nos dirigimos hacia la costa ésta comienza a volverse más abrupta.

La traza se inicia a cota +330 metros y tras alcanzar la cota +369 metros en el P.K. 1+800, desciende suave y progresivamente hasta la cota +36 m al final del proyecto, junto a la N-340.

Dada la orografía existente en casi todo el tramo, montañoso alomado surcado por frecuentes barrancos, se prevén numerosos desmontes, de hasta unos 35 metros de altura, terraplenes de hasta 20-25 metros y varios viaductos para cruzar los torrentes.

Se prevén un total de once estructuras, de las cuales nueve son viaductos, y el resto, un paso superior y un paso inferior. Además se proyectan cuatro muros para contener tramos de terraplén y diez marcos para pasos inferiores.

Se debe reutilizar todo el suelo vegetal obtenido en la obra y de los materiales procedentes de los desbroces.

- Astillado y reutilización de los materiales procedentes del terreno.
  - Reutilización de todo el volumen de tierra vegetal extraído.
  - Reextensión sobre superficies degradadas.
- Para mantener la continuidad de la vía pecuaria Colada de Valls se prevé un paso inferior ortogonal a la traza y de 35 metros de longitud y 6 metros de ancho. Además, están previstos diez pasos inferiores para reposición de caminos.
  - Para dar continuidad a la evacuación del drenaje del aeropuerto en su camino hacia el barranco de la Fuente, se han previsto unos marcos de 4X2 en su cruce con los diferentes ramales del enlace proyectado, hasta conectar con los marcos previstos bajo la CV10 en ese punto.

En cuanto al drenaje longitudinal, todas las cunetas son revestidas, de sección triangular o trapezoidal.

- Referente al paisaje, se ha presentado un Estudio de Integración Paisajística. Según el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana, aprobado por Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell, los proyectos de infraestructuras u obras públicas deben ir acompañados de un Estudio de Integración Paisajística.

En el Estudio de Integración Paisajística proponen medidas de integración, tales como procurar el máximo nivel de integración en el medio, reutilización y recuperación del suelo, revegetación de las zonas de obra y sus áreas de influencia, integración cromática de las infraestructuras y construcción de motas de tierra para reducir el impacto paisajístico.

- Los niveles sonoros máximos que serán permitidos deberán adecuarse tanto en valor como en las franjas horarias de limitación a lo reflejado en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de protección contra la contaminación acústica y a lo establecido en el Título III, Regulación del ruido producido por infraestructuras de transporte, del Decreto 104/2.006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica.

## 2. Identificación, descripción y valoración de los impactos más relevantes.

El EIA califica como Moderados, los siguientes impactos sobre: la geología y edafología, la hidrología, la calidad del aire, los riesgos ambientales, la vegetación, la fauna y el medio socioeconómico.

En cuanto a las perturbaciones que se generarán durante la fase de explotación, califica como Moderadas las anteriores, y como Positivas, el impacto sobre el desarrollo económico y social, la población y el empleo.

## 3. Consideraciones sobre las medidas correctoras y el Programa de Vigilancia Ambiental.

El Estudio de Impacto Ambiental contempla medidas de carácter general y medidas de carácter particular. A continuación se hace referencia a las más relevantes:

- Prevención de Incendios: aplicación de lo estipulado en el Decreto 7/2004, de 23 de enero, por el que se aprueba el Pliego General de normas de seguridad en prevención de incendios forestales.
- Vías Pecuarias: creación de pasos inferiores, intersección vía principal de servicio con CV-10, conexión de rotondas de semienlace y reposición de trazado de la vía pecuaria Colada de Valls. Estos pasos deberán realizarse de tal modo que cumplan las características de un paso inferior multifuncional.
- Cerramiento de talleres, generadores, etc. mediante materiales fonoabsorbentes o, en su defecto, instalación de pantallas acústicas entre la fuente y el receptor.
- Revegetación del entorno tras las actuaciones.
- Revegetación de los accesos al aeropuerto que fueron desbrozados de la antigua alternativa (accesos previstos en el proyecto de construcción de las instalaciones aeroportuarias de Castellón).
- Transplante de especies de interés como olivos, pinos y algarrobos.
- Protección de la vegetación y los hábitats.
- Protección de la fauna:
  - Reconocimiento del terreno para detectar posibles nidadas.
  - Creación de paso superior sobre el camino de Subarra, y varios pasos inferiores. Deben adaptarse a las prescripciones técnicas de la publicación "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales".
- Protección de Aguilucho Cenizo: mantener un perímetro de 200 m durante el período de reproducción de esta ave, pantallas, horario de voladuras y control en nido.

Cabe indicar que incorpora un presupuesto de las medidas correctoras.

En cuanto al Programa de Vigilancia Ambiental tendrá por objeto establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas correctoras y protectoras contenidas en el EIA. A modo de síntesis, cabe destacar los siguientes aspectos básicos objeto de control ambiental:

- Cumplimiento de las actuaciones recogidas en el proyecto y EIA.
- Movimiento de tierras, mediante la delimitación clara de diferentes áreas: movimientos, acopio, almacenamiento de tierra vegetal...
- Afecciones a la vegetación, mediante la aplicación del RD 1193/1998, de 12 de junio, que establece medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante

- la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. Controles en la fase de construcción con una periodicidad bimestral.
- Afecciones a la fauna, mediante muestreos de fauna, con carácter bimensual. Concretamente para el aguilucho cenizo se llevará a cabo un seguimiento de las poblaciones y localización de los nidos de forma visual y con técnicas GPS y balizamiento de las áreas de nidificación.
  - Afecciones a la atmósfera, mediante un informe semestral se garantizará que no se producen más emisiones que las estimadas en el proyecto y EIA.
  - Respeto a los vertidos potencialmente contaminantes, mediante controles periódicos.
  - Respeto a las afecciones paisajísticas, mediante el cumplimiento de los Planes de Restauración Paisajística y Ambiental.
  - Respeto a los niveles sonoros, mediante medidas de control.
  - Calidad del agua, mediante la verificación de la no alteración de la red hidrológica en la zona de actuación y control del diseño y mantenimiento de una red de drenaje adecuada.

#### Consideraciones jurídicas

1. El proyecto examinado constituye uno de los supuestos fácticos en los que resulta preceptiva la formulación de una declaración de impacto ambiental, previa a la resolución administrativa que se adopte para la aprobación definitiva de aquél, según se desprende del artículo 5º de la Ley de Impacto Ambiental y concordantes de su Reglamento, Anexo I, apartado 8.g del Decreto 162/1990, de 15 de octubre.
2. En el expediente se han observado los trámites previstos en el Decreto 162/1990, de 15 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el Reglamento de Impacto Ambiental, en la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de la Generalitat Valenciana y en las demás disposiciones que le son de aplicación.
3. El artículo 16.2 m) del Decreto 131/2007, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico y Funcional de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, atribuye a la Dirección General de Gestión del Medio Natural la competencia sobre la evaluación de impacto ambiental de planes, programas y proyectos, así como de cualquiera otras acciones llevadas a cabo tanto por los poderes públicos como por lo particulares en el territorio de la Comunidad Valenciana.

Por tanto y a la vista de todo lo anterior, en uso de las facultades que tengo legalmente atribuidas, formulo la siguiente:

#### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

#### Primero

Se estima aceptable, a los solos efectos ambientales y sin perjuicio de la previa obtención de las autorizaciones sectoriales que le sean de aplicación, Conexión entre autovías CV-10 y CV-13 y accesos al aeropuerto de Castellón, en Benlloch (Castellón), cuyo promotor es la Conselleria d'Infraestructures i Transports, siempre que el mismo se desarrolle de acuerdo con lo establecido en la documentación presentada, y con los condicionantes establecidos a continuación.

#### Segundo

Se supedita la ejecución del proyecto al cumplimiento de los siguientes condicionantes:

1. Se debe aportar Informe emitido por la Conselleria de Cultura, Educación y Deporte sobre la conformidad del Proyecto con la normativa de protección del patrimonio cultural, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano.

Si durante la ejecución de las obras, se hallase presencia de restos arqueológicos, el hecho se pondrá en conocimiento de la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Conselleria de Cultura, Educación y Ciencia, de forma inmediata, adoptando las medidas pertinentes en orden a su protección y conservación, de conformidad con lo previsto en los artículos 63 y 65 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano.

2. Se va a iniciar la tramitación para la designación de una Zona de Especial Protección para las Aves en esta área, con la denominación "Planiols-Calaf y Valenti-Donvals-Benasques" con el fin de proteger al aguilucho cenizo. La carretera discurre limítrofe con esta nueva ZEPA y por lo tanto deberán adoptar durante su construcción las siguientes precauciones:

- Las obras no se realizarán durante la época de nidificación del aguilucho cenizo, en particular del 1 de abril al 15 de mayo de cada año.
- A partir del 15 de mayo, una vez localizados los nidos de la especie y previo informe del Servicio de Biodiversidad, se determinarán los radios de protección frente a las distintas actividades constructivas y la secuencia temporal de paralización de las obras para asegurar la reproducción exitosa de la especie.
- Se debe evitar que cualquier actuación ligada a las obras (préstamos, ubicación de maquinaria, depósitos de materiales, etc..) se ubique en la zona de protección cuyo perímetro se acompaña.
- Será necesario instalar una barrera vegetal entre la carretera y la zona protegida para reducir el impacto sonoro, impedir atropellos, etc. A estos efectos, no se considera adecuada una malla metálica y el seto más

adecuado sería el formado por coscojar denso, si bien el diseño dependerá de la altura del terraplén.

- El diseño de esta medidas será concertado y aprobado por el Servicio de Biodiversidad.
3. A fin de dar cumplimiento a la Ley 3/1995, en los cruces de las vías pecuarias con carreteras se deberán habilitar suficientes pasos que garanticen el tránsito en condiciones de rapidez y comodidad para los ganados. También deberá quedar garantizado el mantenimiento de la integridad superficial, la idoneidad de los itinerarios y de los trazados, junto con la continuidad del tránsito ganadero y de los demás usos compatibles y complementarios con aquel.

Por ello, previo al inicio de las obras deberá tramitarse el correspondiente expediente de reposición de paso a distinto nivel o, en su caso, modificación del trazado ante la Dirección Territorial de Castellón.

4. El sistema de alumbrado de la carretera estará compuesto por lámparas de vapor de sodio de alta presión o vapor de sodio de baja presión.
5. Tal y como establecen las medidas correctoras, se estará a lo dispuesto 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 obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones.
6. Los materiales de relleno y las zahorras que fuesen necesarias para la ejecución del proyecto, se obtendrán de préstamos y canteras existentes y legalmente autorizadas. En el caso de nuevas aperturas se someterán éstas, con carácter previo a su utilización, al procedimiento de Declaración de Impacto Ambiental.

Del mismo modo, el lugar que se elija como vertedero o escombrera, de no tratarse de un vertedero de residuos debidamente identificado y legalizado, se deberá someter, antes de su utilización, al procedimiento de Estimación de Impacto Ambiental.

7. Los cambios de aceite, filtros o cualquier otro residuo procedente del mantenimiento de la maquinaria y vehículos, deberán ser debidamente gestionados por taller o gestor autorizado de Residuos Tóxicos y Peligrosos. El mantenimiento de la maquinaria se realizará en emplazamientos adecuados con medios para evitar vertidos accidentales, es necesario definir y presupuestar los mismos. Por ello, en caso de que el parque de maquinaria se localice en un área no acondicionada al efecto, ésta deberá ir provista de una solera impermeable terminada con pendientes que dirijan posibles vertidos a canalizaciones que los conduzcan a arquetas ciegas suficientemente dimensionadas, todo lo cual deberá ser descrito y presupuestado por el proyecto de construcción.

8. Se realizará un estudio acústico del entorno de la traza una vez en ejecución, de acuerdo con la ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de protección contra la contaminación acústica y el Decreto 104/2.006, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.
9. Se realizará un Programa de Revegetación de todos los taludes, tanto en desmonte como en terraplén.
10. La Dirección de Obra exigirá el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental, haciendo especial hincapié en la revegetación de las zonas desbrozadas que se mencionan, y de las medidas de integración del Estudio de Integración Paisajística, así como de los condicionantes de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

### Tercero

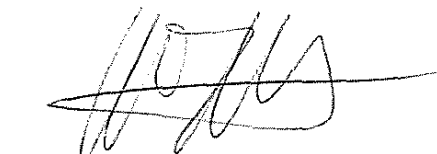
Notificar a las personas interesadas que contra la presente resolución, por no ser un acto definitivo en vía administrativa, no cabe recurso alguno; lo cual no es inconveniente para que puedan utilizarse los medios que en defensa de su derecho estimen pertinentes.

### Cuarto

La presente declaración de impacto ambiental se publicará en el Diario Oficial de la Comunidad Valenciana de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 28 del Decreto 162/1990, de 15 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de Impacto Ambiental.

Valencia, 21 de febrero de 2008

**LA DIRECTORA GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**



**Mª Angeles Centeno Centeno**



**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL**  
**DEL ESTUDIO INFORMATIVO AUTOVÍA A-7,**  
**TRAMO CASTELLÓN - L'HOSPITALET DE**  
**L'INFANT, SUBTRAMO LA JANA - EL**  
**PERELLÓ.**





## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN  
Y MEDIO AMBIENTE

**3834** *Resolución de 25 de marzo de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del Estudio informativo autovía A-7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-El Perelló.*

El proyecto al que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a.1, del grupo 6, del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden AAA/838/2012, de 20 de abril, sobre delegación de competencias del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formular, por delegación del Ministro, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación 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 es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El proyecto consiste en la construcción de una autovía que conecta la CV-10, a la altura de La Jana (Castellón), con la N-340 a la altura de El Perelló (Tarragona), que formará parte del tramo de autovía A-7 que conectará las poblaciones de Castellón y L'Hospitalet de L'Infant.

El ámbito de actuación abarca las provincias de Castellón, perteneciente a la Comunitat Valenciana, y Tarragona, en la Comunidad Autónoma de Cataluña. Los términos municipales por los que discurre este subtramo de autovía son los siguientes: La Jana, Traiguera y San Rafael del Río, en la provincia de Castellón; y Uldecona, Godall, La Galera, Santa Bàrbara, Tortosa, L'Aldea, Camarles y L'Ampolla, en la provincia de Tarragona.

La vía estará formada por dos calzadas con dos carriles de 3,5 m de anchura cada uno y una longitud aproximada de 60 km. Los arceles tendrán una anchura de 2,5 m los exteriores y de 1 m los interiores, con bermas de 1 m. La anchura de la mediana será de 4 m.

Inicialmente se plantean tres posibles soluciones, la alternativa interior, opción seleccionada en el estudio informativo, que prolonga la autovía interior hasta conectar con la N-340 cerca de El Perelló; la alternativa costera que toma el eje de la N-232 hasta conectar con la N-340 a la altura de Vinaròs, siguiendo luego el corredor de esta vía; y la alternativa intermedia, que sigue el corredor de la AP-7 (autopista de peaje) entre Uldecona y Freginals, para conectar con la N-340 en Amposta. El punto de origen común del estudio se sitúa próximo a la población de La Jana, coincidiendo con la conexión entre la autovía CV-10 y el eje transversal de la N-232. El punto final de las tres soluciones, se ubica en la conexión entre la alternativa interior y la costera, cerca de El Perelló.

Con posterioridad al primer trámite de información pública (publicada en el «BOE» núm. 227 de fecha 22 de septiembre de 2005), y debido a las alegaciones de la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre y de varios ayuntamientos (Alcanar, Masdenverge y L'Aldea) que solicitan modificaciones de trazado de la Alternativa Interior (Alternativa 23), el promotor del proyecto solicita la interrupción del trámite de evaluación de impacto ambiental, con fecha 26 de junio de 2007, para realizar ajustes de trazado y someterlos nuevamente al trámite de información pública (publicada en el «BOE» núm. 235, de fecha 1 de octubre de 2007).

El promotor diseña dos modificaciones a lo largo del trazado de la alternativa 23 (alternativa interior) con el nombre común de nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló: la alternativa 23A (entre los pp.kk. 13+000 y 28+500 de la alternativa 23), consistente en desplazar el trazado ligeramente hacia el este, aproximándolo a San Rafael del Río, para reducir la afección al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES5140023 Secans del Montsià; y la alternativa 23B (entre los pp.kk. 48+000 y 62+963 de la alternativa 23), que traslada el trazado hacia el este, aproximándolo al corredor de la autopista AP-7, hasta el punto final del subtramo, con la finalidad de evitar la afección al LIC y ZEPA ES5140006 Serres de Cardò-Boix, al yacimiento arqueológico de Vinaixarop (Barranc de Vinaixarop) y al suelo apto para urbanizar (SAU) de Vinaixarop, así como reducir la afección a zonas de gran valor paisajístico y ambiental.

Además, en respuesta a la Dirección General de Carreteras de la Generalitat de Cataluña que solicita mejorar el punto de conexión de la autovía con la carretera C-12 (Eje del Ebro), el promotor incorpora en el estudio de impacto ambiental sometido a la tercera información pública (publicada en el «BOE» núm. 163, de fecha 6 de julio de 2010) una pequeña variante en la alternativa 23 (entre los pp.kk. 38+930 y 42+570), en el término municipal de Santa Bàrbara, que desplaza el trazado hacia el noroeste, alejándolo de la zona inundable del barranco de La Galera y buscando un punto de cruce con la nueva C-12 en una zona de relieve suave. Esta variante discurre en su totalidad por el término municipal de Santa Bàrbara y evita el de Masdenvergue, por cuyo extremo norte discurría el antiguo eje 23.

Finalmente, según el estudio de impacto ambiental sometido a la tercera información pública, el enlace El Perelló-1 no forma parte del estudio informativo ni, por tanto, de la presente declaración de impacto ambiental, dado que el punto final del proyecto se adelanta, situándose a unos 900 m del futuro enlace de la autovía A-7 con la carretera nacional N-340, en el término municipal de L'Ampolla.

Con las modificaciones mencionadas, el promotor propone una alternativa definitiva, redefiniendo su kilometraje entre en el p.k 0+000 inicial y el p.k. 59+960 final.

Quedan excluidos de la presente Resolución:

La conexión entre el enlace de Traiguera (p.k. 6+000) y ese municipio, que no está definida con el mismo nivel de detalle que el tronco de la autovía y que podría afectar a ciertos elementos del patrimonio cultural.

El nuevo vial proyectado en el enlace de San Rafael del Río, que tampoco tiene el grado de definición adecuado y que cruza el río Sénia, definido en el estudio de impacto ambiental como corredor local de fauna.

El enlace con la futura carretera C-12, que no se define, aunque el estudio lo sitúa en las proximidades del Barranc de Pelos, identificado como corredor de fauna local en el estudio de impacto ambiental, por lo que se podría ver afectado por dicho enlace.

El enlace con la carretera C-42, que puede afectar a casas aisladas, al barranc del Pont Trencat identificado como corredor local de fauna y al yacimiento arqueológico Partida del Rodeo, sobre el que el estudio plantea realizar una actuación arqueológica específica durante la redacción del proyecto constructivo. Se considera, por tanto, que el diseño de este enlace se debe reconsiderar para reducir las afecciones apuntadas con anterioridad, teniendo en cuenta los resultados del mencionado estudio.

Los préstamos, que se deberán evaluar en el caso de que no se utilicen canteras y graveras en explotación, como señala el propio estudio de impacto ambiental.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

En la provincia de Castellón, los cauces atravesados por las alternativas corresponden a cuencas pequeñas y medianas, con corriente discontinua tipo rambla. En la provincia de Tarragona las cuencas son de pequeña entidad, también en rambla, salvo en el caso del río Ebro. Los cursos más importantes atravesados son los ríos Servol o Cérvol, Cenja (Sènia en catalán) y Ebro, así como el barranco de La Galera.

Las unidades hidrogeológicas existentes en el entorno de la actuación son: Maestrazgo 08.07, Plana de Cenja 08.09, Plana de Vinaròs-Peñíscola 08.10, Bajo Ebro-Montsià 09.08.21 y Cardó-Perelló 10.28. Ésta última unidad está formada por tres acuíferos: Cardó-Perelló, Pla de L'Ametlla y Pla de L'Aldea, formando los dos últimos un conjunto denominado Acuífero de la Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Ametlla, incluidos en el anexo 2 del Decreto 328/1988 del 11 de octubre, por el que establecen normas de protección y adicionales en materia de procedimiento en relación con diversos acuíferos de Cataluña.

En la zona de estudio gran parte del territorio ha sido ocupado por cultivos, quedando la vegetación natural relegada a los terrenos con mayor pendiente, donde dominan las formaciones arbustivas, de matorral y pinares de pino carrasco (*Pinus halepensis*). Por otra parte, se atraviesan diversos ríos y barrancos, que conservan vegetación de ribera.

Las superficies donde aún se encuentran formaciones naturales bien conservadas o especies de interés se incluyen, en su mayor parte, en la Red Natura 2000 o bajo otras figuras de protección como Parque Natural, como el Delta de l'Ebre y Els Ports, espacios de interés natural (EIN), microrreservas vegetales, zonas húmedas de la Comunitat Valenciana y Cataluña, así como árboles monumentales de Tarragona y cuevas de la Comunitat Valenciana.

La traza de la autovía discurre por los siguientes lugares de la Red Natura 2000: LIC y ZEPa ES5140023 Secans del Montsià, y LIC y ZEPa ES5140011 Sistema prelitoral meridional, que se superpone al Parque Natural dels Ports e incluye la Reserva Natural Parcial de las Fagedes de los Ports. Además, se sitúa muy próximo al LIC y ZEPa ES5140006 Serres de Cardó-Boix y al LIC ES5140010 Riberes i Illes de l'Ebre; protegidos también bajo la figura de Espacio de Interés Natural de Cataluña (EIN).

El corredor biológico del barranco de La Galera, así como el propio barranco, es atravesado por la traza de la autovía, y está incluido, parte, en el LIC y ZEPa Sistema prelitoral meridional. Además, está protegido por la Ley 12/1985, de 13 de junio, de espacios naturales de Cataluña, así como bajo la figura del Plan de Espacios de Interés Natural de Cataluña (PEIN) Barrancs de Sant Antoni-Lloret-La Galera (Decreto 328/1992, de 14 de diciembre), el Plan Integral de Protección del Delta del Ebro (PIPDE); el Consorcio Lidebre (Grupo LEADER) y es un espacio de protección especial de acuerdo con las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Masdenverge.

También se identifican diversos hábitats naturales de interés comunitario, incluidos en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, entre los que se encuentra el prioritario zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea* (código 6220).

Entre las especies de fauna presentes en el ámbito de estudio se encuentran algunas incluidas dentro del Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero) en la categoría de en peligro de extinción, como el samaruc (*Valencia hispanica*) y el fartet (*Aphanius iberus*), y en la categoría de vulnerable, como la garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el águila-azor perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), el murciélago ratonero mediano (*Myotis blytii*), el murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*), el murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*) y el pez fraile (*Salaria fluviatilis*).

En el área estudiada se localizan los corredores regionales o globales de fauna siguientes: Serra de Montsià y Sierra de Godall (Montes Blancos), Ports de Besseit y Serra del Boix; además de varios corredores locales asociados a cursos fluviales.

Además, existen diversos elementos del patrimonio cultural, entre los que se encuentran los yacimientos arqueológicos Partida del Rodeo, Barranc de Giné y Mas de Giner así como la Vía Romana de El Perelló y la Vía Augusta.

El trazado de la autovía se sitúa próximo a dos montes de utilidad pública (MUP): Boalar Mayor y Menor (CS-073), propiedad del ayuntamiento de Traiguera (Castellón); y Maleses/Garrigues (CUP-57/T-1013), propiedad de la Generalitat de Cataluña (TT.MM. de L'Ampolla y El Perelló).

## 3. Resumen del proceso de evaluación

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

3.1.1 Antecedentes. La tramitación del subtramo de autovía La Jana-El Perelló tiene su origen en el «Estudio Informativo N-340, autovía, tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant» (clave EI.1-E-143) de junio de 2003, que fue objeto de declaración de impacto ambiental publicada en el «BOE» núm. 219 de fecha 13 de septiembre de 2005, referida solamente a las actuaciones relativas a las Variantes de Castellón Sur-Castellón Norte, Benicassim, Oropesa y L'Aldea. También cuenta con declaración de impacto ambiental la Variante de Benicarló-Vinaroz, publicada en el «BOE» núm. 111 de fecha 10 de mayo de 2006.

Por tanto, en el presente apartado se recoge la tramitación del mencionado estudio hasta la entrada del expediente de información pública, que ya se corresponde con el subtramo: La Jana-El Perelló, objeto de la presente declaración de impacto ambiental.

3.1.2 Entrada documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 12 de agosto de 2002, momento en que tiene entrada en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente el documento inicial del proyecto N-340, autovía, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

3.1.3 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 5 de septiembre de 2002 se inicia el trámite de consultas, en el que se pidió la opinión a los siguientes organismos, indicando con una «X» aquellos que remitieron informe en relación con el documento inicial.

Las consultas reflejadas en este apartado se refieren exclusivamente al subtramo La Jana-El Perelló:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente . .	-
Confederación Hidrográfica del Ebro del Ministerio de Medio Ambiente . . . . .	X
Agencia Catalana del Agua . . . . .	X
Delegación de Gobierno en la Comunitat Valenciana . . . . .	-
Delegación del Gobierno en Cataluña . . . . .	-
Subdelegación del Gobierno en Castellón . . . . .	X
Subdelegación del Gobierno en Tarragona . . . . .	-
Diputación Provincial en Castellón . . . . .	-
Diputación Provincial de Tarragona . . . . .	X
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Valenciana . . . . .	-
Dirección General de Educación y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana . . . . .	-
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana . . . . .	-

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Promoción Cultural de la Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña	-
Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña	-
Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña	X
Ayuntamiento de Benicarló	X
Ayuntamiento de Càlig	-
Ayuntamiento de Canet Lo Roig	-
Ayuntamiento de La Jana	-
Ayuntamiento de Rosell	-
Ayuntamiento de San Jorge	-
Ayuntamiento de San Rafael del Río	-
Ayuntamiento de Traiguera	-
Ayuntamiento de Vinaròs	X
Ayuntamiento de Xert	-
Ayuntamiento de Alcanar	-
Ayuntamiento de Aldover	-
Ayuntamiento de L'Aldea	X
Ayuntamiento de L'Ampolla	-
Ayuntamiento de Amposta	-
Ayuntamiento de Camarles	X
Ayuntamiento de Deltebre	-
Ayuntamiento de Freginals	-
Ayuntamiento de La Galera	-
Ayuntamiento de Godall	-
Ayuntamiento de Mas de Barberans	-
Ayuntamiento de Masdenverge	-
Ayuntamiento de El Perelló	-
Ayuntamiento de Roquetes	-
Ayuntamiento de Sant Carles de la Rápita	X
Ayuntamiento de Sant Jaume d'Enveja	-
Ayuntamiento de Santa Bàrbara	-
Ayuntamiento de la Sènia	-
Ayuntamiento de Tivenys	-
Ayuntamiento de Tortosa	X
Ayuntamiento de Ulldecona	-
Dirección General del Instituto Geológico y Geominero de España	-
Departamento de Botánica de la Facultad de Biología de la Universidad de Valencia	-
Departamento de Biología Animal de la Universidad de Valencia	-
Cátedra de Geología de la Universidad de Valencia	-
Departamento de Geografía de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia	-

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Cátedra de Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de Barcelona	-
Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Tarragona	-
ADENA	-
Ecologistas en Acción	-
SEO	-
Greenpeace	-
Colla Ecologista de Castelló	-
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno «Roncadell»	-
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME)	-
DEPANA	-
Grupo Ecologista La Carrasca i La Rabosa	-
Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina (APNAL)	-

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas referidas al tramo La Jana-El Perelló son los siguientes:

**Espacios naturales de interés:** La entonces Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalitat de Cataluña señala la posible incidencia del proyecto sobre el Parque Natural, LIC y ZEPA Delta de l'Ebre.

**Vegetación y fauna:** La mencionada Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalitat de Cataluña indica las áreas de interés para la conectividad biológica en la zona de estudio, que son el río Ebro y los ríos, rieras y torrentes que bajan de la Sierra de Montsià a la costa y de Ports de Besseit hacia el Ebro, así como las áreas conectoras entre el Espacio de Interés Natural (EIN) de Plana de Sant Jordi a Muntanyes de Tivissa-Vandellòs y de Serra de Cardó a Plan de San Jordi y Muntanyes de Tivissa-Vandellòs. También considera las áreas de conectividad entre las diferentes cuencas hidrográficas del noroeste de la cuenca de Montsià. Además, señala la presencia de Árboles Monumentales y de puntos de nidificación de rapaces. La Agencia Catalana del Agua incide en el estudio de la posible conectividad del sistema fluvial con los mosaicos laterales y las posibles fragmentaciones y perturbaciones de hábitats y poblaciones.

**Hidrología:** La Confederación Hidrográfica del Ebro y la Agencia Catalana del Agua señalan la posible afección a cauces y aguas subterráneas. La entonces Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalitat de Cataluña menciona la posibilidad de impactos negativos sobre las aguas subterráneas del Delta del Ebro.

**Patrimonio histórico-artístico y cultural:** La entonces Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana y la Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña informan de las evidencias arqueológicas y edificios protegidos existentes en el ámbito de sus competencias, entre las que destaca la Vía Augusta. La Confederación Hidrográfica del Ebro se refiere a la afección a elementos rurales tradicionales.

**Suelo:** La Confederación Hidrográfica del Ebro insta a tomar medidas para la estabilización geotécnica de plataformas y taludes. Por su parte, la Agencia Catalana del Agua hace referencia a la minimización del espacio a ocupar, la prevención de la erosión y la gestión de los materiales.

**Planificación territorial:** La entonces Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalitat de Cataluña considera que el corredor costero puede presentar problemas de espacio físico y de limitación del desarrollo de las poblaciones hacia el interior. Varios ayuntamientos incluyen aspectos relativos a sus propios planeamientos y a las mejores alternativas en este sentido.

Contaminación acústica: La Confederación Hidrográfica del Ebro, la Agencia Catalana del Agua y la entonces Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalitat de Cataluña solicitan medidas de prevención contra el aumento de los niveles sonoros.

3.1.4 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.

La entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento las respuestas al periodo de consultas previas del estudio informativo del proyecto N-340 autovía, tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant con fecha 26 de diciembre de 2002.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Primera información pública, resultado. Con fecha 22 de septiembre de 2005 se publica en el «BOE» núm. 227 el anuncio de la Dirección General de Carreteras por el que se somete a información pública el Estudio informativo de la autovía A7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-El Perelló. El expediente de información pública y el estudio de impacto ambiental tuvieron entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental con fecha 11 de septiembre de 2006.

Durante el proceso de información pública se presentan un total de 140 informes y alegaciones. El resultado del proceso de participación es el siguiente:

Selección de alternativas y ajustes de trazado sobre la solución elegida por el promotor: En cuanto a la selección de alternativas, la alternativa interior es considerada la más apropiada por la mayoría de los ayuntamientos y Consells alegantes, Esquerra Republicana de Cataluña Ebre, la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre y la entonces Consejería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana, además de varias empresas y confederaciones empresariales. El Ayuntamiento de Amposta prefiere la alternativa costera y el Ayuntamiento de Alcanar la intermedia, pero aceptan la alternativa interior. El Ayuntamiento de Camarles y Ecologistas en Acción prefieren la alternativa costera y rechazan la interior. La Confederación Hidrográfica del Ebro prefiere las alternativas costera o intermedia, aunque acepta la interior. El Ayuntamiento de San Rafael del Río propone un ajuste de trazado para evitar posibles afecciones al paraje de Molí Canet y a un cauce público con vegetación de ribera. Varios ayuntamientos y consells comarcals alegantes proponen dos variantes de trazado, una por el este y otra por el oeste, en San Rafael del Río, una por el este en Santa Bárbara y otras 2 (C y D) entre L'Aldea y El Perelló. La Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre y los Ayuntamientos de Alcanar, Masdenverge y L'Aldea solicitan ajustes de trazado en San Rafael del Río, hacia el sur en Santa Bárbara, hacia el este en el cruce con el río Ebro y un último ajuste entre L'Aldea y El Perelló. El Ayuntamiento de Masdenverge pide circunvalar la población para evitar el incremento de tráfico.

El promotor responde que la alternativa interior ofrece mayores ventajas en el análisis global de alternativas. Con respecto a los ajustes de trazado en San Rafael del Río, afirma que el cruce del río Cenja está muy condicionado por la presencia de un gasoducto, edificaciones dispersas en ambos márgenes del río, además de zonas urbanas y urbanizables en San Rafael del Río y Uldecona, por lo que se ha buscado el punto que evita afecciones importantes a estos elementos. La alternativa por el este de San Rafael del Río supondría un cambio significativo del trazado y la propuesta por el oeste no es viable por afectar a núcleos urbanos, al igual que la solución propuesta por la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre. En Santa Bárbara el trazado propuesto por este ayuntamiento afectaría al yacimiento Mas Giner. En el tramo entre L'Aldea y El Perelló, la opción C propuesta en las alegaciones afectaría a instalaciones del Consorcio de Aguas de Barcelona y la opción D supondría un incremento significativo del recorrido y cruzaría dos veces la AP-7. En el cruce del río Ebro, el trazado propuesto por las

alegaciones atravesaría el yacimiento de Mas Giner y no resolvería la conexión de la autovía con Camarles. En relación con la circunvalación de Masdenverge, el enlace más accesible para Amposta es el de la C-12, que canalizará la mayor parte del tráfico, por lo que no se prevén nuevos tráficos.

Afecciones sobre los espacios naturales de interés: El impacto sobre el espacio de la Red Natura 2000 Secans d'Uldecona (incluido en el actual Secans del Montsià) es mencionado por casi todos los ayuntamientos y Consells Comarcals alegantes, por Esquerra Republicana de Cataluña Ebre, por la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre y por grupos ecologistas.

El promotor contesta que, para evitar esta afección, habría que modificar significativamente el trazado e incluye en su informe de alegaciones una variante alternativa que minimiza la afección.

Afecciones sobre la fauna: El Ayuntamiento de El Perelló solicita la inclusión de un paso de fauna a la altura del p.k. 10+100. Grupos ecologistas recalcan la afección del trazado a varios corredores biológicos y vegetación asociada, además de al aguilucho cenizo, así como la necesidad de pasos de fauna.

El promotor considera innecesario dicho paso de fauna ya que el estudio de impacto ambiental ya prevé una obra de drenaje adaptada a esta función en el p.k. 9+912. En cualquier caso, el promotor señala que los pasos de fauna se definirán todavía con más detalle en el proyecto de construcción. Por otra parte, las posibles afecciones al aguilucho cenizo se producirían en las proximidades de la Serra de Montsià, en la margen derecha de la alternativa intermedia y no en la solución seleccionada.

Afecciones sobre la hidrología: La Confederación Hidrográfica del Ebro solicita que los viaductos sobre el Ebro (uno en cada sentido) no supongan nuevas afecciones significativas sobre el mismo. Además, incluye una serie de criterios de diseño sobre la obra, así como condiciones relativas a la ejecución de las obras, como la prohibición de vertidos que contaminen las aguas, el tratamiento del agua que se vierta a los cauces, la garantía, en cualquier caso, de los cauces afectados o el respeto a los taludes naturales del cauce, reponiendo su morfología y vegetación, en caso de afección, y garantizando su estabilidad. La Agencia Catalana del Agua advierte de la existencia del acuífero de la plana de L'Ampolla-Perelló-L'Ametlla de Mar. También requiere que se realice y justifique el estudio hidrológico de drenaje transversal y el diseño de las obras de drenaje según sus criterios, además de cumplir las condiciones incluidas en su informe de alegaciones al estudio informativo de Castellón-L'Hospitalet de L'Infant. Grupos ecologistas proponen una serie de medidas correctoras referentes a obras de drenaje, sobre todo en el barranco de La Galera, y afirman que en el llano agrícola de La Jana a San Rafael del Río se afecta a zonas de recarga de acuíferos, zonas de escorrentía y cursos hidráulicos.

El promotor confirma que todos los aspectos alegados por la Confederación Hidrográfica del Ebro se incluirán en el proyecto y, en el caso de los aspectos relacionados con la ejecución en obra, se recogerán en el pliego de prescripciones técnicas particulares del mismo. Para el cruce del barranco de La Galera el estudio informativo contempla la instalación de viaductos de 70 m de longitud en los pp.kk. 31+355 y 42+000. En relación al acuífero mencionado, las obras no alcanzarán el nivel freático del mismo, por lo que no se prevén impactos.

Afección sobre la planificación urbanística provincial: Gran parte de los ayuntamientos y consells comarcals alegantes y la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre, entre otros, realizan alegaciones referentes al aumento de la fragmentación y el efecto barrera en sus municipios. Se menciona la afección al futuro aeródromo de Les Terres de l'Ebre y a polígonos industriales. La Diputación de Tarragona solicita conexiones o remodelaciones a varias vías.

El promotor responde que el planeamiento urbanístico vigente en Santa Bárbara no recoge ninguna previsión sobre el aeródromo citado. Por otro lado, el trazado discurre suficientemente separado del polígono de Camp-Redó (500 m). Respecto al suelo apto para urbanizar (SAU) de Vinaixarop, éste tiene una longitud de norte a sur de 3,3 km por lo que no es posible evitar su afección, pero se cruza por una zona intermedia de menor

anchura. Los caminos solicitados por el Ayuntamiento de El Perelló no se consideran necesarios, salvo el de p.k. 8+100 cuya ampliación se considerará en el proyecto de construcción. En cuanto al Ayuntamiento de Camarles, considerando sólo este término municipal, la alternativa seleccionada produce un impacto mucho mayor que la duplicación de la N-340, pero es la más adecuada para el conjunto del tramo. El acceso a Camarles se resuelve conectando la autovía con la N-340 mediante un vial. Respecto a las solicitudes de la Diputación de Tarragona, se propone una rotonda para la variante de la TV-3408 y una glorieta elevada para la TV-3401. Además, en el estudio informativo, se conecta la TV-3316 con la vía de servicio paralela por la margen izquierda y con un paso superior en la margen derecha.

Afecciones sobre el patrimonio histórico-artístico y cultural: Varios de los ayuntamientos y consells comarcales mencionados, Esquerra Republicana de Catalunya Ebre y la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre señalan la afección al yacimiento de Vinaixarop y a la Vía Augusta. Ecologistas en Acció y alegantes particulares indican que no se analizan las afecciones al patrimonio arquitectónico y cultural rural, sobre todo entre La Jana y San Rafael del Río, en el Mas de los Abuelos y en una vivienda de payeses del siglo pasado.

El promotor contesta que la afección al yacimiento de Vinaixarop es evitable desplazando la traza unos 200 m hacia el este y que el único punto de afección a la Vía Augusta es en la conexión con la N-340, al principio del trazado, un cruce que puede reponerse. En cuanto a la afección al Mas de los Abuelos indica que se coordinará la respuesta con la Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana.

Contaminación acústica: El Ayuntamiento de El Perelló y el Grupo D'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp indican que no se contemplan medidas correctoras para disminuir la afección acústica.

El promotor, en el estudio informativo, prevé barreras en la margen izquierda entre el p.k. 11+400 y el p.k. 12+500, y entre el p.k. 10+700 y el p.k. 11+400, y recalca que, en los proyectos de construcción, se realizará un estudio de previsión del nivel sonoro, con más detalle, en las zonas habitadas próximas.

Afección al medio socioeconómico: La Comunidad de Regantes de San Rafael del Río solicita que sean tenidas en cuenta en el desarrollo de las obras las infraestructuras de las que dispone, en especial en la margen del río Cenia. Varios particulares mencionan la afección a fincas de cultivo, incluyendo algarrobos, pinos y olivos, así como a una finca donde se realizan estudios científicos sobre plagas y anillamiento de aves.

El promotor señala que en el proyecto de construcción se estudiarán con detalle las reposiciones necesarias y que en el ajuste de trazado a realizar en dicho proyecto se buscará minimizar la afección a las fincas de mayor valor. El trasplante de olivos sólo estará justificado en el caso de ejemplares antiguos bien conservados. Respecto a la finca utilizada para el estudio de plagas se coordinará la respuesta con la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana.

3.2.2 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 23 de octubre de 2006, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó información adicional al promotor sobre este estudio de impacto ambiental. En su informe de respuesta, recibido con fecha 9 de enero de 2007, la Dirección General de Carreteras desarrolla los aspectos solicitados relativos a hábitats prioritarios, al acuífero La Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Ametlla de Mar y a fauna protegida. Esta información ha sido incluida en posteriores apartados de la presente declaración de impacto ambiental.

3.2.3 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Con fechas 23 y 25 de octubre de 2006, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informe a la anterior Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya y a la entonces Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana, respectivamente, sobre este estudio de impacto ambiental. A continuación se resumen las respuestas de estos organismos:

Servicio de Ordenación Sostenible del Medio de la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana. Su respuesta concluye que la alternativa interior presenta mayores ventajas desde el punto de vista cualitativo, por lo que emite informe favorable sobre ella. Además, considera que esta actuación no representará una amenaza ambiental para los LICs y ZEPAs situados en su entorno, ni para las especies que los habitan.

Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya. Remite un informe que concluye que el trazado, en el entorno del p.k. 31+355, atraviesa el LIC Sistema prelitoral meridional y EIN Barranc de Sant Antoni-Lloret La Galera, por lo que, en la construcción de los viaductos que lo atraviesan, deberán implementarse las siguientes medidas que permitan minimizar la afección a la vegetación de ribera: reducir el número de pilas y, con ello, el número de accesos y plataformas de trabajo; y construir los tableros sin necesidad de cimbras u otras instalaciones que impliquen afectar a la vegetación y a los hábitats protegidos. También recomiendan que el diseño constructivo en fase de proyecto busque reducir el volumen de desmontes producido.

3.2.4 Segunda información pública, resultado. Con fecha 26 de junio de 2007 se recibe en la Subdirección General de Evaluación Ambiental un oficio de la Dirección General de Carreteras en el que solicita la interrupción del trámite de evaluación de impacto ambiental con el fin de proceder a una nueva información pública con los ajustes de trazado resultado de las alegaciones realizadas por la Delegación Territorial del Govern a Les Terres de l'Ebre y por varios ayuntamientos (Alcanar, Masdenverge y L'Aldea) al primer trámite de información pública. Se introducen dos variantes denominadas alternativa 23A (entre los pp.kk. 13+000 y 28+500 de la alternativa 23) y alternativa 23B (entre los pp.kk. 48+000 y 62+963 de la alternativa 23), bajo el nombre común de nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló.

Así, con fecha 1 de octubre de 2007 se publica en el «BOE» núm. 235 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunitat Valenciana, sobre aprobación provisional del estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del proyecto Autovía A-7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo: La Jana-El Perelló, nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló.

El expediente de información pública y el estudio informativo tuvieron entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental con fecha 1 de julio de 2008. Durante el proceso de información pública se presentan un total de 133 informes y alegaciones. El resultado del proceso de participación se resume a continuación. Los puntos kilométricos que se mencionan se refieren, en general, al kilometraje definido para la alternativa 23, salvo en los casos en que se haga referencia expresa a las alternativas 23A o 23B.

Selección de alternativas y ajustes de trazado sobre la solución elegida por el promotor: Los Ayuntamientos de Tortosa, Amposta y L'Aldea (y 2.191 firmas de la pedanía de Campedrò) proponen desplazar ligeramente el trazado seleccionado hacia el este, entre los pp.kk. 41+500 y 51+000 (alternativa 23 entre los pp.kk. 41+500 y 48+000 y alternativa 23B entre los pp.kk. 48+000 y 51+000), para evitar: la fragmentación territorial de los núcleos de población de la pedanía de Campedrò (Font de Quinto, Raval del Pom y Mas de la Missa), perteneciente al término municipal de Tortosa; y la afección al enlace de acceso al polígono industrial Catalunya Sud con la autovía C-42. Esta modificación conllevaría que parte del trazado discurriría por el municipio de Amposta. No obstante, el ayuntamiento de este término municipal, así como los de Tortosa, Alcanar y L'Aldea informan del consenso alcanzado por los municipios de Les Terres de l'Ebre para seleccionar la alternativa interior (Alternativa 23) como la más óptima para la zona, si bien el ayuntamiento de Amposta considera la alternativa costera como la más favorable para su municipio.

El Ayuntamiento de Masdenverge propone el desvío de la autovía ligeramente hacia el norte, entre los términos municipales de Santa Bàrbara y Masdenverge, para evitar la afección al corredor biológico del barranco de La Galera.

En cambio, los Ayuntamientos de Camarles y L'Ampolla, y varios alegantes particulares (39) solicitan que se aproveche las infraestructuras existentes, bien mediante la supresión del peaje en la autopista AP-7 y la ampliación de un carril en cada sentido; o bien a través del desdoblamiento de la carretera nacional N-340. En caso de no ser posible, el Ayuntamiento de Camarles estima que la alternativa 23B es la mejor, pero con algunas modificaciones y condiciones (mantener el trazado en línea recta desde el enlace del Camí de Vinaixarop (T.M. de l'Aldea) al enlace del Camí de Filato (T.M. de Camarles), para evitar la afección al paraje de la Bassa del Pi; construir un puente de conexión entre la carretera de Filato y la carretera nacional N-340; acondicionar la carretera de Filato como acceso a la población de Camarles y el resto del hemidelta a la autovía; y conservar en perfecto estado la actual N-340 a su paso por el T.M. de Camarles). Por su parte, el ayuntamiento de L'Ampolla considera más favorable la alternativa 23 (frente a la 23B) y solicita que se garantice una adecuada salida por la margen izquierda del Delta del Ebro y L'Ampolla.

El Ayuntamiento de El Perelló también alega favorablemente sobre la alternativa 23B y solicita un paso superior en el p.k. 62+000 (Alternativa 23B), además del acondicionamiento de la carretera N-340 en un par de tramos (dotándola de la amplitud necesaria y procediendo a la rehabilitación del firme).

Los Ayuntamientos de Tortosa, Amposta y L'Aldea solicitan el mantenimiento del enlace previsto con la C-42 (Tortosa-L'Aldea), desplazándolo ligeramente, y el diseño del enlace con la C-12 (Eix de l'Ebre) con similares características al mencionado con la C-42.

El Ayuntamiento de Alcanar solicita la construcción de un acceso a la autopista del mediterráneo AP-7, que requiere la construcción de un puente sobre el río Cenia, así como a la autovía proyectada. El ayuntamiento de La Sénia también solicita la construcción de un puente sobre el mismo río entre las carreteras TV-3319 y CS-V-3001, para que la autovía proyectada tenga salida a las dos márgenes del río.

El Ayuntamiento de Godall alega que la unión de la autovía con las poblaciones de Godall y La Galera debería hacerse a través de la rotonda existente que distribuye el tránsito entre las carreteras provinciales TV-3313, TV-3314 y TP-3311 y también al casco urbano de La Galera, aunque sea necesaria una rectificación de la misma.

El Servicio de Carreteras de la Diputación Provincial de Castellón informa de la coincidencia del tramo de autovía proyectada entre los pp.kk. 0+000 y 13+500 con el trazado definido en el proyecto básico Autovía de la Plana CV-10, tramo: Vilanova d'Alcolea-San Rafael del Río redactado por la Generalitat Valenciana, afectando a las mismas carreteras de la red viaria provincial, CV-113 (de la N-232 a Canet lo Roig) y CV-100 (tramo de San Rafael del Río a Rosell), solicitando la construcción de un enlace de conexión directa para cada una de ellas con la carretera proyectada.

El promotor rechaza la modificación de trazado propuesta por el Ayuntamiento de Tortosa al considerar que provocaría un impacto paisajístico mayor al del trazado propuesto y unas afecciones significativas a bienes de interés natural y cultural, además de suponer un mayor coste, dado que el movimiento de tierras y la longitud serían también mayores. También rechaza las alternativas que se basan en aprovechar la N-340 y AP-7 porque ya fueron estudiadas en fases anteriores y desechadas de acuerdo con Terres de l'Ebre.

En cuanto a la solicitud del Ayuntamiento de Masdenverge de desplazar el trazado ligeramente al norte para reducir la afección al barranco de La Galera, el promotor afirma que esta modificación supondría afectar al LIC Serres de Cardó-Boix.

En cambio, el promotor estima que en la redacción del proyecto de trazado y construcción se debería tener en cuenta una serie de consideraciones para facilitar la conectividad de la autovía con los municipios de La Sénia, San Rafael del Río, Godall y La Galera, consistentes en: la construcción de un puente sobre el río Cenia desde la carretera TV-3319 y un nuevo vial paralelo a la autovía que conecte con la intersección del enlace de San Rafael del Río con la futura variante de este municipio; modificación del trazado del nuevo vial previsto que conecta el enlace del p.k. 31+200 (T.M. de La

Galera) con la carretera TP-3311, para que la conexión se realice en la glorieta en la que confluyen las carreteras TV-3313, TV-3314 y TV-3311, situada al oeste del casco urbano de La Galera.

Respecto al enlace con la carretera C-12, el promotor contesta que estudiará con el organismo competente de la Generalitat de Cataluña su modificación, adoptando una tipología sin intersecciones a nivel.

El promotor desestima las peticiones realizadas por algunos ayuntamientos en lo referente a rectificación de pequeños tramos, creación de nuevos accesos o acondicionamiento de carreteras, por incumplimiento de la Norma 3.1-I.C, trazado, de la instrucción de carreteras, por ser competencia de las administraciones regionales y locales o por la existencia de otros enlaces que ya cubren lo solicitado. En concreto, el promotor desestima la solicitud de enlace del Servicio de Carreteras de la Diputación Provincial de Castellón, considerando como mejor alternativa para mejorar la conectividad con la carretera CV-113, la creación de una vía de servicio que la conecte con el enlace de La Jana (p.k. 5+900).

Afecciones sobre los espacios naturales de interés, la fauna y la flora: El Ayuntamiento de Camarles, SEO/BirdLife, el grupo ecologista Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes Catalans (GEPEC-Ecologistes de Catalunya) y la Unió de Pagesos de Catalunya informan de la grave afección del proyecto a la ZEPA Secans de Montsià donde nidifica el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), debido a la fragmentación y pérdida de hábitat que supone. El GEPEC-Ecologistes de Catalunya indica que si el proyecto prospera, comunicarán a la Unión Europea la afección a un espacio protegido, dado que consideran que hay alternativas viables mas sostenibles y respetuosas con el medio ambiente, como el desdoblamiento de la N-340 o el diseño de un trazado pegado a la autopista AP-7, entre la Serra de Godall y la Serra del Montsià, como una calzada lateral.

El Ayuntamiento de Masdenverge, el GEPEC-Ecologistes de Catalunya y diversos alegantes particulares informan de la afección al corredor biológico del barranco de La Galera.

Además, varios alegantes, entre los que se encuentra el Ayuntamiento de El Perelló y el GEPEC-Ecologistes de Catalunya, solicitan la adopción de las medidas adecuadas, y no incluidas en el estudio de impacto ambiental, para reducir el efecto barrera de la infraestructura proyectada sobre la fauna y permitir su persistencia y movilidad.

La Comunidad de Regantes Pozo del Vinzent Sat de R.L. informa de la presencia de tejones que habitan en el término municipal de Santa Bárbara, junto al pozo que surte de agua a su comunidad, y que la ejecución del proyecto supondrá la afección a la especie, a su hábitat y al pozo de su propiedad, mostrando su oposición al mismo.

Además, el Ayuntamiento de Camarles informa de la afección a olivos milenarios. Esta afección también ha sido mencionada por el GEPEC-Ecologistes de Catalunya, que propone su trasplante, además de mostrar su preocupación en la selección correcta de especies para las labores de revegetación.

El promotor responde que la afección a la ZEPA Secans de Montsià (pp.kk. 23+700 y 24+800 de la alternativa 23A), propuesta también como LIC, ya fue considerada en el estudio de impacto ambiental y que la alternativa 23A reduce la afección de la alternativa 23 a 1,1 km.

En la zona en la que se cruza el LIC Secans del Montsià (p.k. 23+500 al p.k. 25+000 de la alternativa 23A), el promotor contesta que se aplicarán las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental para espacios naturales de interés, incluyendo su definición como zona de exclusión, restricciones al paso de maquinaria y vehículos y el jalonamiento estricto del área de actuación.

Para evitar la afección al barranco de La Galera, incluido en el LIC Sistema prelitoral meridional, el promotor adopta las siguientes medidas: utilizar un proceso constructivo que evite la presencia de pilares sobre el cauce; ubicar los estribos fuera de la zona ocupada por vegetación de ribera; y evitar el empleo de cimbras en la construcción del

tablero y situar instalaciones que puedan producir impacto sobre el mismo, minimizando los accesos y las plataformas de trabajo en los puntos más sensibles a los estrictamente necesarios.

El promotor afirma que se establecerán las medidas correctoras necesarias para proteger las poblaciones de tejones existentes y que se ajustará el trazado de la alternativa 23, para minimizar la afección a las instalaciones agropecuarias y servicios de riego existentes entre los pp.kk. 35+000 y 36+000, especialmente las de la mencionada comunidad de regantes.

En lo que respecta a los olivos milenarios y a la revegetación, el promotor responde que la definición de las medidas correctoras se realizará de forma pormenorizada en el proyecto de construcción.

Afecciones sobre la hidrología: La Confederación Hidrográfica del Júcar informa del cruce de la infraestructura con el río Cenia y diversos barrancos y presenta una serie de criterios de diseño de las obras de drenaje, así como medidas tendentes al mantenimiento del drenaje superficial y a reducir las afecciones al suelo, al agua superficial y subterránea y a la hidrogeología. La Agencia Catalana del Agua emite un informe técnico desfavorable en el que solicita información complementaria acerca del cálculo de los caudales de los cursos de agua interceptados y del cálculo hidráulico de las obras de drenaje proyectadas, así como el cumplimiento de una serie de consideraciones para la obtención de un informe favorable. Además, la Agencia Catalana del Agua insta al promotor a comprobar que las actuaciones propuestas son compatibles con la planificación del espacio fluvial (PEF) de la cuenca del Barranco de la Galera, con la zonificación definida por esta Agencia y que no se modifican las condiciones de inundabilidad actuales.

El promotor informa que el proyecto constructivo tendrá en cuenta las condiciones propuestas por la Confederación Hidrográfica del Júcar. En lo que respecta al informe de la Agencia Catalana del Agua, el promotor responde que los criterios de diseño exceden del alcance del estudio informativo y que deberán ser tenidos en cuenta en la fase de redacción del proyecto constructivo.

Afecciones sobre el patrimonio histórico-artístico y cultural: La entonces Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña informa de la afección directa a los yacimientos arqueológicos tramo de la vía romana del Perelló, Partida del Rodeo y Mas de Pacs, así como la necesidad de realizar una prospección arqueológica sistemática de toda la zona afectada por el proyecto, dirigida por un arqueólogo, dadas las carencias detectadas en el estudio informativo de la Nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló, y la propuesta de las medidas preventivas y correctoras necesarias.

El promotor contesta que, durante la redacción del proyecto constructivo, se establecerán las condiciones oportunas para que se realice la citada prospección, considerando la opción de modificar puntualmente el trazado para no afectar a los yacimientos que se considere necesario. En concreto, el promotor indica que el yacimiento arqueológico Partida del Rodeo no figuraba en el estudio de impacto ambiental por haber sido descubierto con posterioridad y que realizará una prospección arqueológica intensiva en el entorno del mismo (p.k. 46+100 de la alternativa 23), siguiendo las directrices de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña, y se adoptarán las medidas correctoras necesarias que aconseje.

Afección al medio socioeconómico: La Unió de Pagesos de Catalunya alegan que las dos alternativas propuestas afectan de forma grave a zonas de interés agrícola y a su productividad, solicitando la adopción de medidas para minimizar los impactos y proponiendo una modificación de trazado de la alternativa 23, paralela a la carretera TP-3311 y al canal Xerta-Riu Sénia, entre los pp.kk. 20+000 y 33+000. Además, solicitan el mantenimiento y la reposición de todos los caminos agrarios y ganaderos afectados.

El promotor no acepta la modificación de trazado, dado que este fue consensuado con la Generalitat de Cataluña en representación de los municipios de Terres de l'Ebre. La reposición de caminos se incluirá en el proyecto constructivo.

Irregularidades en el trámite de información pública: Tres alegantes particulares, en representación de la Asociación de Empresarios de L'Ampolla y dos empresas del mismo municipio (Nova Estética S.L. y Murtom Inversiones, S.L.) indican que se ha sometido a información pública un Estudio informativo (autovía A-7, tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo: La Jana-El Perelló, nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló) y no un estudio de impacto ambiental, incumpliendo la normativa de evaluación de impacto ambiental. El Ayuntamiento de Camarles también solicita un nuevo estudio de impacto ambiental.

El promotor responde que la variante propuesta está incluida en el ámbito del estudio de impacto ambiental anterior.

3.2.5 Consultas a administraciones ambientales afectadas, resultado. Tras el análisis del expediente de información pública, con fecha 8 de septiembre de 2008 se solicita a la Dirección General de Carreteras el cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, así como la remisión de un estudio de impacto ambiental completo del proyecto.

A continuación se resumen los informes de respuesta, remitidos por la Dirección General de Carreteras, así como su respuesta a las mismas.

Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana: informa de la necesidad de realizar una prospección arqueológica y etnológica de la nueva alternativa, de acuerdo con la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, siguiendo las directrices que le marque la Unidad de Inspección de Patrimonio Histórico Artístico de la entonces Dirección Territorial de Cultura y Deporte de Castellón.

El promotor contesta que se ha puesto en contacto con la entonces Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano y con el Servicio de Patrimonio Arquitectónico y Medioambiental, encargado de redactar los informes. El promotor recomienda que se incluya como medida en la declaración de impacto ambiental la realización de una prospección durante la redacción del proyecto constructivo, una vez exista un trazado definitivo aprobado.

Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana: informa que la nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló, no se encuentra afectada por ningún riesgo de inundación según el Plan de Acción Territorial de Riesgos de Inundación de la Comunitat Valenciana (PATRICOVA) ni por el Plan de Acción Territorial de carácter Sectorial de Corredores de Infraestructuras de la Comunitat Valenciana.

Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña: emite un informe en el que compara el trazado de la alternativa 23, con el de las alternativas 23A y 23B.

Además, esta Dirección General incluye una propuesta de medidas preventivas y correctoras centradas en: impedir los movimientos de tierra y las ocupaciones temporales dentro de áreas protegidas; adopción de sistemas de recogida (de los primeros 5-10 minutos de lluvia) y decantación del agua de lavado de la calzada para evitar el acceso de sustancias contaminantes a los cursos de agua superficial; e identificar y proteger las vías pecuarias afectadas por el trazado de la autovía.

También estima necesario el seguimiento de los pasos de fauna durante un mínimo de 3 años, ampliados a 5 en zonas de especial interés para la conservación, con un mínimo de 2 campañas anuales, de acuerdo con el documento Prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, de la entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Asimismo informa que el proyecto constructivo debe presentar un estudio de ruido que identifique los tramos en los que será necesario instalar pantallas sonoras y las condiciones que han de cumplir de acuerdo con la Ley 16/2002 de la Generalitat de Cataluña, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica.

Además, señala la necesidad de reducir la afección al barranco de La Galera, protegido como LIC y ZEPa Sistema prelitoral meridional, para lo cual, prohíbe ubicar pilas en el cauce y utilizar cimbras u otras instalaciones para construir el puente que impliquen la afección a la vegetación y los hábitats protegidos de su lecho. Además, el nuevo acceso a la población de La Galera deberá seguir el trazado de un camino existente y crecer en anchura hacia el lado opuesto al barranco.

Asimismo, la mencionada Dirección General mantiene que el programa de vigilancia ambiental deberá incluir labores de mantenimiento del palmito (*Chamaerops humilis*), especie protegida, en los viveros temporales, siendo necesario el cumplimiento de lo preceptuado en Orden de la Generalitat de Cataluña de 5 de noviembre de 1984, sobre la protección de plantas de la flora autóctona amenazada de Cataluña, que marca un procedimiento administrativo y unas autorizaciones determinadas para poder desenraizar y replantar los pies de palmito.

Esta Dirección General propone la creación de una comisión de seguimiento de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la declaración de impacto ambiental.

El promotor responde que tendrá en cuenta todas estas medidas en la redacción del proyecto constructivo, haciéndose mención expresa en el Pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto.

Dirección General del Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña recuerda en su informe la necesidad de llevar a cabo una intervención arqueológica preventiva, consistente en la realización de prospecciones arqueológicas en la fase de estudio, con el objetivo de prever posibles afecciones a bienes del patrimonio cultural y garantizar la correcta implantación del proyecto. Estas prospecciones servirán para valorar la afección directa a yacimientos arqueológicos, entre los que se encuentra los siguientes: tramo de la vía romana del Perelló y Partida del Rodeo.

El promotor responde que se han realizado pequeñas modificaciones de trazado para evitar la afección sobre los yacimientos de Mas de Giner y Vinaixarop en el municipio de Tortosa y sobre el yacimiento de El águila en el municipio de El Perelló. Además, considera que la prospección arqueológica en toda la zona afectada por las obras se tiene que realizar en la fase de proyecto, antes de la aprobación del proyecto constructivo definitivo, incorporando en él las medidas preventivas y correctoras que la entonces Dirección General de Patrimonio Cultural estime oportunas de acuerdo con los resultados de la prospección.

Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana: informa que no es exigible al proyecto de construcción un Estudio de Integración Paisajística, dado que aún no había entrado en vigor el Decreto 120/2006, de 11 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana. No obstante, sí es exigible la aplicación de medidas de integración paisajística para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 11 de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, a partir del cual el paisaje debe actuar como criterio condicionante de este proyecto. Además, esta Dirección General valora positivamente la alternativa 23A respecto a la alternativa 23, dado que evita el cruce con una vía pecuaria, presenta menor afección sobre la zona agrícola y se aproxima más a la línea del gasoducto, y propone una serie de medidas de integración paisajística, que se integran en el condicionado de la presente Resolución, dado que no se dispone de contestación por parte del promotor.

3.2.6 Tercera información pública y consultas a administraciones ambientales afectadas, resultado. Dado que el documento que se sometió al segundo trámite de información pública y de consultas a administraciones públicas afectadas, con fecha 1 de octubre de 2007, era la memoria del estudio informativo y no el estudio de impacto ambiental, se acuerda con la Dirección General de Carreteras someter a información

pública un nuevo estudio de impacto ambiental que contenga el trazado finalmente propuesto tras la aceptación de las alegaciones producidas en las dos primeras informaciones públicas.

Por tanto, con fecha 7 de mayo de 2010 se recibe en el entonces Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino la Resolución de la Dirección General de Carreteras que aprueba provisionalmente y somete a información pública el estudio de impacto ambiental de la solución propuesta para la autovía: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-El Perelló, que incluye las modificaciones admitidas por el promotor como resultado de los informes y alegaciones emitidas en las dos primeras informaciones públicas.

Con fecha 6 de julio de 2010 se publica en el «BOE» núm. 163 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunitat Valenciana sobre aprobación provisional del estudio de impacto ambiental de la solución propuesta para la autovía Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-El Perelló.

El expediente de información pública, con una copia del documento de síntesis, se recibió en el anterior Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, con fecha 19 de julio de 2011.

Durante este proceso de información pública se presentaron un total de 28 informes y alegaciones, 4 de las cuales se corresponden con ayuntamientos de la provincia de Tarragona (Ulldecona, Tortosa, Camarles y L'Ampolla) y 9 a organismos oficiales (Confederación Hidrográfica del Júcar; Confederación Hidrográfica del Ebro; Agencia Catalana del Agua; Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana; Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña; Servicio de Arqueología y Paleontología de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña; Diputación de Castellón; Diputación de Tarragona; y Ministerio de Defensa). Las 15 restantes proceden de asociaciones particulares, grupos políticos y particulares o grupos de particulares (un grupo de 4 y otro grupo de 38). Además, en el expediente de información pública se incluyen 3 informes más, fuera de plazo, de organismos oficiales, concretamente de la Agencia Catalana del Agua; la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña; y la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Posteriormente, con fecha 8 de febrero de 2011 se recibe en el entonces Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, un escrito, de fecha 2 de febrero de 2011 del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana en relación con el trámite de información pública, en el que se remite un informe del propio Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental, de fecha 21 de septiembre de 2010, y un informe del Servicio de Biodiversidad, de fecha 27 de enero de 2011.

A continuación se desarrollan los aspectos ambientales más relevantes considerados en las alegaciones e informes presentados. Los puntos kilométricos que se mencionan se refieren al kilometraje definido para el trazado final sometido a esta tercera información pública (compuesto por la alternativa 23 con la 23A, la 23B y la conexión con la C-12), salvo en los casos en que se indique lo contrario (alternativas 23, 23A o 23B).

Selección de alternativas y ajustes de trazado sobre la solución elegida por el promotor: La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña indica que el Plan Territorial Parcial de las Tierras del Ebro, aprobado el 27 de julio de 2010, elimina el enlace de Camarles en el tramo de la nueva autovía A-7 debido a que se considera innecesario y comporta riesgos ambientales muy significativos (fragmentación territorial, afección a espacios protegidos y riesgo de inducción de cambios de usos del suelo con



nuevas pretensiones urbanísticas) al atravesar espacios de valor natural o conectividad ecológica protegidos en el citado plan, como el conector ecológico de Camarles y L'Ampolla; y por tanto, propone su eliminación. Además, en este informe recuerda la necesidad de prever medidas para permeabilizar el tramo de la autovía A-7 que atravesaría el citado conector ecológico, de acuerdo con el informe anterior de la misma Dirección General.

El promotor contesta que, durante la redacción de los proyectos de trazado y construcción, se analizará la posibilidad de eliminar el enlace de Camarles y de establecer la conexión para este municipio por L'Aldea o por L'Ampolla.

El Ayuntamiento de Tortosa reitera las indicaciones realizadas en su alegación presentada al segundo trámite de información pública (desplazar ligeramente el trazado hacia el este, entre los pp.kk. 41+500 y 51+000); incorporar un enlace con la carretera C-12; y construir un paso inferior entre los pp.kk. 42+500 y 43+000 (Alternativa 23) para dar continuidad a la vía verde sobre la plataforma de la antigua vía férrea de Valdezafán). Esta alegación coincide con las presentadas por Convergencia y Unión y Esquerra Republicana de Cataluña, ambas del consejo asesor de la alcaldía de Tortosa en Campredó (y otros alegantes particulares) que además advierten que el trazado de la autovía proyectado limitaría el crecimiento urbano de varios núcleos del municipio de Tortosa (Campredó, Font de Quinto, Raval del Pom y Más de la Míssa).

El promotor reitera el rechazo a la modificación propuesta por el Ayuntamiento de Tortosa, de acuerdo con las consideraciones ya formuladas como respuesta al segundo trámite de información pública (impacto sobre el paisaje y los bienes de interés natural y cultural y coste mayores); mantiene la necesidad de coordinar con la Generalitat de Cataluña el enlace con la carretera C-12; y afirma que la reposición de la vía verde se tendrá en cuenta en la redacción de los proyectos de trazado y construcción.

El Ayuntamiento de Ulldecona indica que la autovía atravesará la carretera TV-3319 y afectará al sector de suelo urbanizable industrial Pla Parcial Molí de la Roca, aproximadamente en el p.k. 17+750. Además, solicita: la ampliación del paso inferior previsto en el p.k. 21+200, para que pueda albergar un camino peatonal de conexión entre el núcleo de Els Valentins y el cementerio municipal; y la modificación del enlace previsto con la carretera TP-3311, en el entorno del p.k. 23+000, para reducir la superficie afectada y conservar la continuidad de la vía pecuaria llamada Lligallo de St. Jaume.

El promotor afirma que durante la redacción de los proyectos de trazado y construcción se estudiará: la modificación del trazado entorno al p.k. 17+750 para reducir la afección al sector urbanizable industrial citado, evitando la afección a una explotación agropecuaria y a un gasoducto propiedad de Gas Natural existentes; la adopción de una tipología de paso inferior en el p.k. 21+200 que permita el paso de un camino peatonal de acceso mencionado; y otras alternativas de enlace con la carretera TP-3311 que permitan la reposición del Lligallo de St. Jaume, en coordinación con los organismos competentes.

Los Ayuntamientos de L'Ampolla y Camarles reiteran las alegaciones relativas al trazado de la autovía presentadas con anterioridad, en las que se proponía como solución alternativa el desdoblamiento de la autopista de peaje AP-7 o de la carretera nacional N-340. Estas soluciones también son planteadas por algunos alegantes particulares (Movimiento Ciudadano Alternativa Racional de L'Ampolla y el grupo de 38 alegantes particulares). Entre las propuestas por el promotor, el ayuntamiento de L'Ampolla considera como más favorable la alternativa 23, alternativa que deberá garantizar una adecuada salida por la margen izquierda del Delta y de L'Ampolla. El ayuntamiento de Camarles considera injustificada la solución propuesta, por su impacto sobre la flora, la fauna y el paraje de la Bassa del Pi (paraje a proteger medioambientalmente) y por no aprovechar infraestructuras existentes; y reitera las modificaciones de trazado planteadas en el segundo trámite de información pública, entre las que se encuentra acondicionar la carretera de Filato como acceso a Camarles y enlazar la mencionada carretera con la N-340.

El promotor responde que estas alternativas ya fueron descartadas en fases previas y que el trazado definitivo tiene previsto un enlace completo con la N-340 en el término municipal de L'Ampolla que resuelve las conexiones del municipio (dicho enlace está previsto en la variante El Perelló y no es objeto de la presente Resolución). Además, afirma que el paraje de la Bassa del Pi no está incluido en la propuesta de la Generalitat de Cataluña para su inclusión en la Red Natura 2000 ni ha sido citado en el informe del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda recibido en este tercer trámite de información pública. Además, afirma que en el estudio de impacto ambiental se prevé el acondicionamiento de la carretera del Filato hasta la N-340 y que no considera necesario establecer un nuevo enlace, dada la reducción de tráfico que sufrirá esta carretera. No obstante, destaca que los enlaces previstos en el municipio de Camarles están pendientes de resolverse con el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda, ya que solicita eliminarlos.

El Servicio de Asistencia al Territorio de la Diputación de Tarragona emite un informe favorable al estudio de impacto ambiental de la infraestructura, que afecta a tres carreteras de su competencia (TV-3314 de La Galera a la TV-3319 per la Miliana; T-1025 de Santa Bàrbara a Mas de Barberans; y TV-3443, vía de servicio de la C-12), recordando que la realización de obras en la zona de protección de las carreteras requerirá permiso de la Diputación, de acuerdo con el artículo 100.1 del Reglamento General de Carreteras de la Generalitat de Cataluña (aprobado por Decreto 293/2003, de 18 de noviembre). Sin embargo, el Servicio de Carreteras de la Diputación de Castellón emite un informe desfavorable al trazado incluido en el estudio de impacto ambiental, ya que no resuelve: la conexión entre la carretera CV-113 y la futura autovía A-7, de forma satisfactoria; ni el acceso a la autovía A-7 en sentido Tarragona para las poblaciones de Canet lo Roig, La Jana y Traiguera.

El promotor contesta que las infraestructuras adoptadas (enlace con la N-232, reposición de la CV-113 mediante paso inferior y enlace desde la A-7 hasta la N-232 que conecta con la variante de Traiguera) resuelven las conexiones y el acceso de las poblaciones mencionadas y que un enlace con la carretera CV-113 supondría incumplir las distancias entre enlaces establecidas por la Norma 3.1-I.C. (6 km para carreteras de calzadas separadas). Por tanto, el promotor estima que no procede la alegación presentada por la Diputación de Castellón.

Afecciones sobre los espacios naturales de interés: El Servicio de Ordenación Sostenible del Medio de la entonces Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, órgano gestor de la Red Natura 2000 en la Comunidad Valenciana, indica que el proyecto se encuentra situado fuera del ámbito territorial de la Red Natura 2000 y que no son previsibles efectos a distancia sobre ninguno de los lugares incluidos en ella; por lo que no tendrá efectos apreciables sobre la misma.

La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña identifica los siguientes espacios naturales afectados por el proyecto: LIC, ZEPA y EIN Secans del Montsià (1,1 km); LIC y ZEPA Sistema prelitoral meridional (40 m), a su paso por el barranco de La Galera; LIC y ZEPA Serres de Cardó-El Boix; y la zona húmeda dels Ullals de la Carrova; e informa que estos dos últimos espacios no resultarán afectados directamente pero se situará muy próximos a la traza. Por tanto, para reducir la superficie de terreno afectada, especialmente en áreas protegidas, la mencionada Dirección General, propone delimitar con cerramiento rígido o flexible, según las zonas, el límite de obra y no el de expropiación.

El promotor contesta que en la aprobación del estudio informativo deberán incluirse las prescripciones que garanticen su cumplimiento.

El Ayuntamiento de Ulldecona también advierte que el trazado previsto de la autovía atraviesa el espacio de la Red Natura 2000 Secans del Montsià, entre los pp.kk. 23+700 y 24+800. Además, la Agencia Catalana del Agua afirma que el proyecto podría afectar a diversos cursos fluviales dentro de la Red Natura 2000 y del Plan de Espacios de Interés

Natural (PEIN): río Sénia (dentro del espacio PEIN y Red Natura 2000 Els Ports), Barranc de Valldebous (dentro del espacio PEIN y Red Natura 2000 Secans del Montsià), Barranc de La Galera (dentro del espacio PEIN y Red Natura 2000 Barrancs de Sant Antoni-Lloret-La Galera) y Barranc dels Pixadors (en la zona próxima al espacio PEIN y Red Natura 2000 Serres de Cardó-El Boix); y que el proyecto constructivo deberá incluir las recomendaciones y prescripciones establecidas en su informe, entre las que figuran la necesidad de obtener informe preceptivo del ente gestor de los diferentes espacios afectados.

El promotor contesta que tendrá en cuenta en la redacción de los proyectos de trazado y construcción todas las consideraciones establecidas por la Agencia Catalana del Agua.

Afecciones sobre la flora: La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña identifica nueve hábitats de interés comunitario afectados por el proyecto: 3250 Ríos mediterráneos de caudal permanente con *Glacium flavum*, 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, 6220\* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*, 6430 Megaforbios eutrofos hidrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino, 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos, 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* y 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*); y añade que, según el estudio de impacto ambiental, la mayor parte de las zonas afectadas de estos hábitats tienen un estado de conservación excelente.

La mencionada Dirección General solicita la adopción de las siguientes medidas preventivas: minimizar el número de pilas en los viaductos previstos en el Barranco de La Galera (pp.kk. 31+355 y 42+000 de la Alternativa 23) y construir los tableros sin necesidad de instalaciones que impliquen afectar la vegetación y los hábitats protegidos; incluir en el programa de vigilancia ambiental actuaciones de mantenimiento de los viveros temporales de palmito (*Chamaerops humilis*), como el riego o el control de la supervivencia de los individuos; además de cumplir las prescripciones establecidas en la Orden de la Generalitat de Cataluña de 5 de noviembre de 1984, sobre la protección de plantas de la flora autóctona amenazada de Cataluña, relativas al procedimiento administrativo y las autorizaciones para poder desenraizar y replantar los pies de palmito.

El promotor afirma que en la aprobación del estudio informativo deberán incluirse las prescripciones que garanticen el cumplimiento de estas condiciones.

El Servicio de Biodiversidad de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana informa de la presencia de una especie de flora catalogada como vulnerable, *Tilia platyphyllos*, a unos 200 m del trazado; y de la afección a los hábitats de interés comunitario siguientes: 6110\* Prados calcáreos cársticos o basófilos del *Alyssu-Sedion albi*, 6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*, 7220\* Manantiales petrificantes con formación de tuf (*Cratoneurion*), 8130 Desprendimientos mediterráneos occidentales y termófilos y 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*; además de los hábitats de códigos 3250, 5330, 6220\*, 6430, 92A0 y 92D0 mencionados con anterioridad en el presente apartado.

El promotor responde (a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que en las fases de proyecto de trazado y construcción se revisarán los planos de localización de hábitats a proteger vigentes en el momento de construcción de la autovía, para que las medidas correctoras sean más eficaces.

La entonces Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón informa de la necesidad de adoptar las siguientes medidas: evitar, en lo posible, el arranque de olivos centenarios, de gran porte o de valor patrimonial y en su caso se posibilitara la preplantación, en cumplimiento de la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de patrimonio arbóreo monumental de la Comunidad Valenciana; y supervisar, con un director de obra ambiental, las labores de arranque de ejemplares arbóreos y la revegetación, e informar a la administración de las posibles incidencias y de su resultado.

El promotor afirma (en la respuesta obtenida a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que se tendrán en cuenta estas recomendaciones y que se incluirán en el programa de vigilancia ambiental y en el pliego de proyecto de construcción.

Afecciones sobre la fauna: La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña indica que la nueva autovía A-7 discurre por el conector ecológico de Camarles y L'Ampolla, espacio protegido en el Plan Territorial Parcial de las Tierras del Ebro, y que se deberán adoptar las medidas necesarias para permeabilizar la autovía en este tramo. Además, afirma que en la zona de actuación se localizan tres corredores regionales o globales (sierras importantes) y once de carácter local (ríos, torrentes y barrancos); si bien el estudio informativo prevé la instalación de puentes y viaductos para salvar los corredores que resulten cruzados. Asimismo recuerda que el Área de Medio Natural de los Servicios Territoriales del mismo Departamento, en su informe de fecha 28 de septiembre de 2010, destacaba la afección de la infraestructura sobre el Área de Interés Faunístico del aguilucho cenizo en la zona designada como LIC, ZEPA y EIN Secans del Montsià. La mencionada Dirección General propone la construcción de pasarelas laterales internas en todos los drenajes transversales posibles y la revegetación de todas las bocas de obra de drenaje que sea posible para hacerlas más atractivas para la fauna; y el seguimiento del uso de los pasos de fauna durante un mínimo de 3 años, ampliados a 5 en zonas de especial interés para la conservación, con un mínimo de 2 campañas anuales, siguiendo las Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de infraestructuras de transporte.

El promotor afirma que, en la aprobación del estudio informativo, se incluirán las prescripciones que garanticen el cumplimiento de estas medidas.

El Servicio de Biodiversidad de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana informa de la posible afección al área de campeo y a varios nidos de la especie vulnerable aguilucho cenizo, que parecen no resultar afectados, al estar situados a unos 400 m de la autovía proyectada; así como de la ubicación de parte de la traza dentro de la zona de protección de la avifauna por tendidos eléctricos Rossel i Canet lo Roig.

Afecciones sobre la hidrología: La Confederación Hidrográfica del Júcar indica en su informe, basado en el documento de síntesis, que el trazado de la autovía cruza los ríos Ebro, Sénia y Cervol y numerosos barrancos; y enumera los mismos criterios y medidas planteados en el segundo proceso de información pública. Por su parte, la Confederación Hidrográfica del Ebro destaca, entre los cauces afectados dentro de su cuenca hidrográfica, el río Ebro (en el p.k. 43+450) y el barranco de La Galera. Además, indica que el proyecto afecta a la Unidad Hidrogeológica U.H. 8.21 Bajo Ebro-Montsià y discurre por cuatro masas de agua subterránea (n.º 30207 Mesozoico de Galera, n.º 30223 Plana de Galera, n.º 30224 Aluvial de Tortosa y n.º 30231 Boix-Cardó) que presentan contaminación de fuente difusa por contenido en nitratos. La Confederación Hidrográfica del Ebro considera que el estudio de impacto ambiental incluye todos los aspectos ambientales relacionados con el medio hídrico indicados en las consultas previas pero que también debe cumplirse el condicionado emitido por esta Confederación con anterioridad respecto del proyecto de construcción de la autovía: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-El Perelló.

El promotor afirma que todas las consideraciones emitidas por ambas Confederaciones serán tenidas en cuenta durante la redacción de los proyectos de trazado y construcción, y que se mantendrá informada a la Confederación sobre las soluciones adoptadas.

La Agencia Catalana del Agua indica en su primer informe que el ámbito de actuación ha sido objeto de la planificación del espacio fluvial de la cuenca del barranco de La Galera y que el tramo final del subtramo La Jana-El Perelló atraviesa la unidad 10.28 Cardó-Perelló formada por los acuíferos Cardó-Perelló, Pla de l'Atmella y Pla de l'Aldea. Estos dos últimos acuíferos forman el conjunto Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Atmella incluido en el anejo 2 del Decreto 328/1988, de 11 de octubre. La Agencia Catalana del

Agua informa que las medidas correctoras que se adopten deberán ser compatibles con las propuestas desarrolladas en el marco de la citada Planificación y plantea una serie de consideraciones (relativas a los cálculos de caudales y diseño de obras de drenaje y viaductos) a incluir en el estudio informativo para obtener informe favorable.

Posteriormente la Agencia Catalana del Agua emite un nuevo informe en el que indica que las obras pueden generar impactos sobre los cursos fluviales y los acuíferos locales y que las medidas previstas son adecuadas, aunque el proyecto constructivo deberá incluir las recomendaciones y prescripciones establecidas en su informe, entre las que destaca, entre otras medidas, el cumplimiento de los criterios establecidos en el documento Directrices de planificación y gestión del espacio fluvial; y de los cálculos hidrológicos realizados en el marco de la Planificación del Espacio Fluvial del Ebro en la caracterización hidrológica e hidráulica de los espacios fluviales y en el dimensionamiento de los viaductos y obras de drenaje.

El promotor afirma que todas las consideraciones realizadas en los dos informes emitidos por la Agencia Catalana del Agua podrán ser tenidas en cuenta durante la redacción de los proyectos de trazado y construcción.

La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña también informa que el trazado discurre sobre el acuífero de la Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Ametlla, protegido por el Decreto 328/1988, de 11 de octubre; y aporta, como medida preventiva, el diseño de sistemas de recogida de agua de lavado de la calzada, de los primeros 5-10 minutos de lluvia, y su posterior decantación, para poder verter a las riberas aguas limpias de aceites, hidrocarburos y otras sustancias contaminantes.

El promotor considera que el cumplimiento de esta medida quedará garantizado mediante la inclusión de las correspondientes prescripciones en la aprobación del estudio informativo.

La entonces Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón considera necesario proyectar medidas para corregir el posible efecto geotécnico por drenaje diferencial de los niveles de arenisca en el tramo entre los pp.kk. 6+500 y 9+500; y para asegurar el correcto drenaje de las aguas superficiales entre los pp.kk. 10+500 y 14+500.

El promotor responde (en respuesta obtenida a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que en las fases de proyecto de trazado y construcción se realizarán los estudios geotécnicos de detalle que permitan adoptar las medidas adecuadas para estos tramos.

La entonces Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón informa que el Director de Obra Ambiental deberá supervisar el desarrollo de las obras en los cruces de los barrancos.

El promotor indica en su respuesta (obtenida a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que se tendrá en cuenta esta recomendación y que se incluirá en el programa de vigilancia ambiental y en el pliego de proyecto de construcción.

Contaminación acústica: La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña requiere del promotor la elaboración de un estudio de ruido en el proyecto constructivo que permita establecer los tramos en que será necesario instalar pantallas sonoras y las condiciones que tienen que cumplir, de acuerdo con la Ley 16/2002 de la Generalitat de Cataluña, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica. El promotor afirma que se incluirán, en la aprobación del estudio informativo, las prescripciones que garanticen el cumplimiento de esta condición.

El Ayuntamiento de Ulldecona advierte del impacto acústico de la futura autovía sobre el núcleo urbano de Els Valentins y que el estudio de impacto ambiental ya prevé la instalación de pantallas acústicas en esta zona (p.k. 21+200).

El Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana informa de la necesidad de redactar un estudio

acústico, en cumplimiento de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica, que comprenda todas las fuentes sonoras y una evaluación de las medidas correctoras a adoptar para garantizar que no se transmita al exterior. Este Servicio considera que se deberán estudiar los puntos de la carretera más próximos a viviendas unifamiliares y núcleos urbanos existentes a lo largo del trazado, valorando la conveniencia de instalar pantallas acústicas y de emplear pavimento con capa de rodadura a base de mezclas asfálticas porosas que reduzca y atenúe el ruido emitido.

El promotor responde (a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que esta consideración formará parte de las prescripciones correspondientes a la aprobación del estudio informativo y que se tendrá en cuenta en las fases de proyecto de trazado y construcción.

Afecciones sobre el patrimonio histórico-artístico y cultural y las vías pecuarias: El entonces Servicio de Arqueología y Paleontología de la Dirección General del Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña informa que el estudio de impacto ambiental recoge las medidas correctoras establecidas en un informe previo e identifica dos afecciones a yacimientos arqueológicos documentados, Partida del Rodeo y Barranc de Giné, pero que queda pendiente la realización de un Estudio Arqueológico, que incluya la prospección arqueológica superficial, a realizar en fase de trazado, con carácter previo a la aprobación del proyecto constructivo definitivo. Esta prospección arqueológica deberá realizarse bajo la dirección de un arqueólogo y con la autorización de la mencionada Dirección General, según establece la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del patrimonio cultural catalán y el Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento del patrimonio arqueológico y paleontológico.

Por su parte, la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña afirma que el proyecto cruza diez vías pecuarias en territorio catalán. La mencionada Dirección General incluye, en su informe, la referencia a otro informe del Área de Medio Natural de los Servicios Territoriales del mismo Departamento en el que se afirmaba que en el estudio de impacto ambiental no se aludía a otras ocho vías pecuarias afectadas. Por tanto, la mencionada Dirección General considera que deberán tenerse en cuenta todas las vías pecuarias y adoptarse las siguientes medidas: garantizar su continuidad y el tránsito por ellas y contemplar posibles modificaciones de trazado, de acuerdo con la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias; y señalarlas una vez se hayan restituido.

El promotor contesta, en ambos casos, que en la aprobación del estudio informativo deberán incluirse las prescripciones que garanticen el cumplimiento de estas condiciones.

El Ayuntamiento de Ulldecona (al igual que un particular con parcela afectada situada en este municipio) informa que la autovía prevista interrumpe el trazado de la vía pecuaria llamada Lligallo de St. Jaume y propone una alternativa de enlace con la carretera TP-3311 que mantiene el trazado del actual lligallo y el Mas de'n Verga (protegido como bien patrimonial arquitectónico).

El promotor se compromete a estudiar de forma conjunta la reposición del Lligallo de St. Jaume y el enlace con la carretera TP-3311 y a coordinar las soluciones con los organismos de agricultores competentes.

El Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana estima que se deberá obtener informe preceptivo de la entonces Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano y Museos (actual Dirección General de Patrimonio Cultural) y adoptar las prescripciones que en él se establezcan. Además, de manera inmediata, se deberá poner en conocimiento de la Consejería de Cultura cualquier hallazgo de restos paleontológicos, arqueológicos o etnográficos durante la ejecución de las obras, adoptando las medidas pertinentes de conformidad con lo previsto en los artículos 63 y 65 de la Ley 4/1998, de 11 de junio de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano.

En cuanto a las vías pecuarias, este Servicio afirma que el trazado intercepta varias vías pecuarias e informa que la modificación del trazado de las vías pecuarias se debe comunicar a la entonces Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón para su aprobación, con carácter previo al inicio de las obras; y que se deberá cumplir la Ley de Vías Pecuarias, especialmente en lo relativo a su continuidad de uso, reposición y señalización.

El promotor responde al mencionado Servicio (a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) afirmando que estas consideraciones se tendrán en cuenta en las fases de proyecto de trazado y construcción de la autovía y que formarán parte de las prescripciones correspondientes a la aprobación del estudio informativo.

Afecciones sobre el paisaje y la permeabilidad territorial: La entonces Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana indica, en un nuevo informe, que el paisaje debe evaluarse, en la Comunidad Valenciana, de acuerdo con la Ley 4/2004, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, y desarrollada mediante el Decreto 120/2006, de 11 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana. Además, considera que se deberán emplear especies vegetales autóctonas en las pantallas vegetales y en los taludes generados.

El promotor afirma que ambas consideraciones deberán incluirse como prescripciones en la aprobación definitiva del estudio informativo.

El Ayuntamiento de L'Ampolla informa que el estudio de impacto ambiental presenta grandes discrepancias con las directrices que establecen tanto la Ley 8/2005, de 8 de junio, de protección, gestión y ordenación del paisaje como el Plan Territorial Parcial de Les Terres de l'Ebre. Concretamente, destaca el efecto barrera de la infraestructura desde el punto de vista paisajístico y funcional, dado que la mayor parte del trazado en el municipio de L'Ampolla discurre en terraplén. Por tanto, considera que el trazado podría discurrir en desmonte, lo que supondría reducir su impacto visual y acústico y favorecer la continuidad de los caminos existentes. Además, solicita que en la redacción del proyecto constructivo se garantice la permeabilidad entre las dos partes en las que quedará dividido el municipio, conservando la continuidad y funcionalidad de todos los caminos municipales existentes.

El promotor contesta que el Plan Territorial Parcial de Les Terres de l'Ebre fue aprobado con posterioridad al inicio del tercer trámite de información pública (Acuerdo de Gobierno 130/2010, de 27 de julio de 2010) y que, durante la redacción de los proyectos de trazado y construcción, se optimizará la rasante de la autovía, para reducir su impacto sobre el paisaje, y se estudiará la reposición de todos los caminos y viales cruzados, en coordinación con el ayuntamiento y el resto de entidades afectadas.

Movimiento de tierras: La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya considera que el déficit de 5.784.973 m<sup>3</sup> de tierras previsto es uno de los principales impactos de la autovía y que deberán aplicarse las medidas preventivas que permitan reducirlo, además de utilizar tierras que provengan de actividades extractivas debidamente legalizadas.

El promotor responde que en la aprobación del estudio informativo, deberá incluirse las prescripciones que garanticen el cumplimiento de estas condiciones.

El Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana solicita la cuantificación precisa de los movimientos de tierra previstos y que se indique el origen y destino de todos los materiales; así como el cumplimiento de la legislación específica de este tipo de instalaciones y residuos de obra.

El promotor responde (a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que esta consideración formará parte de las prescripciones correspondientes a la aprobación del estudio informativo y que se tendrá en cuenta en las fases de proyecto de trazado y construcción.

La entonces Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón informa que el Director de Obra Ambiental deberá controlar el acopio y el destino de los materiales sobrantes y la procedencia de los préstamos.

El promotor indica en su respuesta (a solicitud de la Subdirección General de Evaluación Ambiental) que se tendrá en cuenta esta recomendación y que se incluirá en el programa de vigilancia ambiental y en el pliego de proyecto de construcción.

Afección al medio socioeconómico: Además, la Comunidad de Usuarios de Ulldellops y varios alegantes particulares, todos ellos del municipio de L'Ampolla, destacan la afección a fincas de su propiedad, destacando la afección a infraestructuras de riego, viviendas y cultivos de olivos de más de 600 años y algarrobos.

El promotor contesta que en el proyecto de trazado se intentará minimizar la afección a las fincas sin afectar a otras cercanas.

3.2.7 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 19 de octubre de 2011 la Subdirección General de Evaluación Ambiental envió a la Dirección General de Carreteras un oficio en el que solicitaba la remisión del estudio de impacto ambiental correspondiente al tercer trámite de información pública, dado que el expediente de información pública recibido, con fecha 19 de julio de 2011, contaba sólo con el documento de síntesis. Además, se solicitaba al promotor la respuesta al informe del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, de fecha 2 de febrero de 2011.

La respuesta a la citada petición de información complementaria se recibe en el actual Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, con fecha 25 de julio de 2012, mediante un oficio de la Dirección General de Carreteras, de fecha 23 de julio de 2012, junto al que se remite una copia del estudio de impacto ambiental (en formato digital) y un informe en el que se contesta a las observaciones planteadas en el mencionado informe del Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental (que incluye también, tal y como se ha indicado en el apartado anterior, el informe del Servicio de Biodiversidad y las medidas de la Dirección Territorial del Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón). Esta información aparece reflejada en los apartados correspondientes (anteriores y posteriores) de la presente declaración de impacto ambiental.

#### 4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El análisis de alternativas realizado en el primer estudio de impacto ambiental determina que las alternativas presentan un comportamiento ambiental similar. No obstante, en el anejo 14 del estudio informativo, se incluye un análisis multicriterio que concluye que, aunque ninguno de los factores analizados en el mismo (funcional, territorial, económico y ambiental) resulta determinante, la alternativa interior presenta un mejor comportamiento global, por lo que la propone como solución definitiva a desarrollar.

La nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló plantea dos modificaciones de trazado a la seleccionada alternativa interior, también llamada alternativa 23: la alternativa 23A, entre el p.k. 13+000 y el p.k. 28+500 de la alternativa 23, consistente en desplazar el trazado ligeramente hacia el este, aproximándolo a San Rafael del Río, para reducir la afección al paraje Secans d'Ulldecona, que en la actualidad forma parte de la Red Natura 2000 como LIC y ZEPA Secans del Montsià (el nuevo trazado reduce de 5,6 a 1,1 km el paso por dicho espacio); y la alternativa 23B, entre el p.k. 48+000 y el p.k. 62+963 de la Alternativa 23, con la finalidad evitar la afección al LIC, ZEPA y PEIN Serres de Cardó-Boix, al yacimiento arqueológico de Vinaixarop (Barranc de Vinaixarop) y al S.A.U. de Vinaixarop, y reducir la afección a zonas de gran valor paisajístico y ambiental.

Finalmente, para mejorar el punto de conexión de la autovía con la carretera C-12 (Eje del Ebro), se incorpora una pequeña variante a lo largo de la alternativa 23 (entre los pp.kk. 38+930 y 42+570), en el término municipal de Santa Bárbara, que desplaza el trazado hacia el noroeste, lo aleja de la zona inundable del barranco de La Galera y sitúa el punto de cruce con la nueva C-12 en una zona de relieve suave.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida, medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias. A continuación se recogen los impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras diseñadas para su prevención o minimización. Para ello se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental, el estudio informativo de la nueva alternativa, los informes recibidos como respuesta al trámite de consultas previas y a los tres trámites de información pública, mencionados en apartados anteriores de la presente Resolución. Los puntos kilométricos que se mencionan se refieren al kilometraje definido para el trazado finalmente adoptado (compuesto por la alternativa 23 con la 23A, la 23B y la conexión con la C-12), salvo indicación específica.

Espacios naturales de interés. El trazado de la autovía finalmente seleccionada discurre 1,1 km (entre los pp.kk. 23+700 y 24+800) por la zona central del lugar designado LIC y ZEPA Secans del Montsià y atraviesa 40 m (entre los pp.kk. 30+300 y 30+340) del LIC y ZEPA Sistema prelitoral meridional, salvando el barranco de La Galera con un viaducto (p.k. 30+320). Además, el trazado de la autovía discurre a unos 50 m al este de los límites de LIC y ZEPA Serres de Cardó-Boix (en las proximidades del p.k. 46+000). No obstante, el estudio impacto ambiental concluye, tras un análisis específico de los efectos del proyecto sobre la Red Natura 2000, que la afección sobre estos espacios no es significativa, valorando los impactos como moderado en el caso del LIC y ZEPA Secans de Montsià y compatible/moderado en el LIC y ZEPA Sistema prelitoral meridional.

El estudio de impacto ambiental indica que la localización de las instalaciones auxiliares, los caminos de acceso y los préstamos se hará fuera de las zonas protegidas, y en lugares desde donde tampoco puedan producirse afecciones indirectas. Además, se evitarán alteraciones en la red de drenaje natural que ocasionen afecciones sobre alguno de estos espacios protegidos situados abajo de las obras.

En el cruce del barranco de La Galera se diseñará el viaducto de forma que estribos y pilas, y el resto de actuaciones de la obra, minimicen la afección al LIC y ZEPA Sistema prelitoral meridional; y se instalará un cerramiento rígido en el perímetro próximo a las obras. Además, se adoptarán las medidas incluidas en el condicionado de la presente Resolución, basadas en sendos informes de la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, de fechas 23 de enero de 2007 y 23 de febrero de 2009.

En el tramo que discurre por el LIC y ZEPA Secans de Montsià, también se instalará un cerramiento rígido para asegurar que, durante las obras, no se ocupe terreno ni se circule más allá de la franja así delimitada. Además, el acceso a las obras en esta zona no se realizará ocupando terreno del espacio protegido.

Fauna. Los principales impactos del proyecto sobre la fauna pueden deberse a la destrucción de hábitats, al efecto barrera, a alteraciones en el proceso de reproducción de las especies y al deterioro de la calidad de las aguas, ya que el trazado intercepta arroyos y barrancos que actúan como corredores biológicos. En relación a la fauna de interés que pudiera verse afectada por el trazado, destaca el samaruc y el fartet, catalogados en peligro de extinción y la garcilla cangrejera, el aguilucho cenizo, el águila-azor perdicera y el pez fraile, catalogados como vulnerable, en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, pudiendo resultar afectados de forma directa o indirecta.

Entre las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental para mitigar la afección sobre los cursos de agua y, con ello, a la fauna íntimamente asociada, destaca la instalación de balsas de decantación en las márgenes para la recogida de aguas procedentes de la excavación de pilas y estribos, así como de barreras de sedimentación para evitar la llegada de sedimentos. Además, las cimentaciones de las dos pilas centrales del viaducto sobre el río Ebro se ejecutarán desde penínsulas previamente construidas en el cauce (no coincidente en el tiempo), que serán retiradas posteriormente.

En el estudio de impacto ambiental, también se tiene previsto instalar un cerramiento temporal, durante la fase de obra, en las zonas más sensibles desde el punto de vista faunístico (coincidentes con las áreas de vegetación de alto valor), y la adecuación de obras de drenaje transversal, puentes, viaductos y algunos pasos inferiores y superiores como pasos para fauna, alcanzando un total de 89 (39 para pequeños vertebrados y 50

para grandes mamíferos), siguiendo las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (1 paso cada 3 km para grandes mamíferos y 1 paso por kilómetro para los pequeños vertebrados terrestres). Para adecuar las obras de drenaje como pasos de fauna se construirán pasarelas laterales internas que permita el paso en seco de los animales y se revegetarán las bocas para hacerlas más atractivas a la fauna. En los puentes y viaductos sobre cursos de agua, siempre que sea posible, se respetarán los cauces y el espacio de sus riberas, y se restaura la vegetación alterada, considerando también su adecuación como pasos de fauna. Además, en el proyecto de construcción se proyectarán, si es técnicamente viable, pasos para pequeños vertebrados terrestres entre los pp.kk 15+580 - 17+650, y 21+980 - 23+720, por ser los dos únicos tramos en los que, según el estudio de impacto ambiental, no se alcanza la densidad recomendada para pequeños vertebrados terrestres (1 paso por kilómetro). Se proyectará un cerramiento de la autovía y dispositivos de escape para animales, así como rampas rugosas en las cunetas reducidas. En los sifones y/o arquetas se instalarán rejillas o se adecuarán para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

Vegetación. Las posibles alteraciones de carácter general sobre la vegetación son la destrucción de la cubierta vegetal y ocupación del terreno por la traza de la nueva vía y los taludes, los daños en el entorno de las obras y la destrucción de la vegetación por ocupación temporal del terreno durante los trabajos. El valor intrínseco de la vegetación es mayor donde la traza discurre sobre hábitats naturales de barrancos y hábitats de interés comunitario prioritarios.

El estudio de impacto ambiental incluye como medida preventiva la localización de los caminos, préstamos y vertederos en lugares desprovistos de cubierta vegetal natural y el vallado temporal de las superficies con vegetación natural de mayor valor: vegetación de ramblas y riberas, pinares, encinares y hábitats naturales. Además, como medida correctora, se contempla la restauración de la vegetación de interés (incluida la vegetación de ribera, de ramblas y barrancos) que haya sido alterada durante las obras, utilizando especies que formen parte de las distintas comunidades que componen las series de vegetación de la zona. También se tendrá en cuenta, en su caso, la utilización de los ejemplares de palmito (*Chamaerops humilis*) extraídos de la zona a ocupar por la traza.

El estudio informativo no plantea ninguna medida específica para evitar o minimizar el impacto de la autovía sobre el hábitat de interés comunitario prioritario Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea* (6220), entre los pp.kk. 14+490 y 14+560. Por tanto, el promotor adoptará las medidas incluidas en el condicionado de la presente Resolución.

Hidrología e hidrogeología. Los impactos sobre el sistema hidrológico derivarán de alteraciones de la red de drenaje y cauces superficiales, de las características de los acuíferos y de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. La excavación de desmontes podría afectar a acuíferos locales, pero los acuíferos de interés general no serán afectados, aunque es posible que, en la zona de cruce del Ebro y en el fondo de alguna rambla o río menor, se alcance el nivel freático en las cimentaciones. Además, el trazado atraviesa el acuífero La Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Ametlla de Mar.

Según el estudio de impacto ambiental, en viaductos y puentes, los estribos quedarán, al menos, a 5 m a cada lado del cauce, las instalaciones de obra se ubicarán fuera de lugares sensibles o vulnerables, como el acuífero mencionado, y los parques de maquinaria e instalaciones de obra tendrán previstos barreras de sedimentación o balsas de decantación. Además, se establecerá una cubierta vegetal para la protección del suelo en zonas alteradas y así evitar arrastres. Mientras exista este riesgo, se establecerán barreras de sedimentación. Para evitar vertidos al río Ebro, se proyectarán balsas que retengan el drenaje longitudinal de la autovía en la zona de cruce de este río y en la cuenca del mismo se evitará cualquier excavación por debajo del nivel freático. Respecto a los posibles impactos sobre el acuífero La Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Ametlla de Mar, el nivel freático se encuentra por debajo de la zona de excavación, por lo que no se prevén afecciones sobre el mismo. En cualquier caso, como medida protectora específica, el estudio de impacto ambiental indica que, en la cuenca del Ebro se tomarán las medidas

necesarias durante las obras para evitar cualquier tipo de excavación bajo el nivel freático y que no se podrán ubicar sobre el mismo instalaciones auxiliares, caminos de obra, préstamos o vertederos. Además, éste área tendrá el carácter de zona excluida en la clasificación del territorio que se efectúe en el proyecto constructivo.

Suelo y movimiento de tierras. Se producirá impacto por la ocupación del terreno ya que se atraviesan suelos de bastante calidad agrícola. El estudio de impacto ambiental señala que las instalaciones auxiliares de obra y los caminos de acceso no ocuparán los suelos de mayor calidad agrológica (del p.k. 41+100 al p.k. 44+450), que se evitará compactar las zonas próximas al trazado, se jalonarán los terrenos adyacentes a la franja estricta de ocupación y se reutilizarán los horizontes superficiales extraídos.

En cuanto al movimiento de tierras, existe un déficit generalizado a lo largo de toda la traza (de 5.784.973 m<sup>3</sup>) que puede compensarse recurriendo a préstamos situados junto a la misma. Sin embargo, en el estudio de impacto ambiental se afirma que la localización de los préstamos deberá realizarse en la fase de redacción de los proyectos de construcción, momento en que se marcarán las necesidades en el balance de tierras que resulte en cada tramo en que se subdivide el corredor. Además señala que en caso de utilizar canteras y graveras de nueva creación, se realizará un estudio específico de impacto ambiental de esta actuación. Por todo ello, los préstamos no son objeto de esta Resolución, como queda recogido en el apartado 1.

El estudio de impacto ambiental establece como zonas de exclusión para la localización de préstamos, vertederos, caminos de acceso e instalaciones auxiliares, las siguientes: entorno de barrancos, ramblas y del río Ebro, suelos de mayor valor agrológico, hábitats naturales prioritarios, zonas de mayor interés para la vegetación, espacios protegidos, yacimientos arqueológicos y su entorno. Además, en los proyectos de construcción se realizará un estudio específico, a escala 1/5.000, que las delimite.

Patrimonio histórico-artístico y cultural y vías pecuarias. El trazado definitivo evita la afección a los yacimientos arqueológicos Barranc de Vinaixarop y Torre de Vinaixarop. No obstante, sigue discurrendo, en el municipio de La Jana, superpuesta a la Vía Augusta en el entorno inmediato de la CV-10, considerado espacio de potencialidad arqueológica. Además, el trazado discurre a menos de 50 m (afección directa) de los yacimientos arqueológicos Partida del Rodeo y Barranc de Giné y próximo a los yacimientos arqueológicos de Mas de Giner (todos ubicados en el T.M. de Tortosa).

Como medida preventiva, según el estudio de impacto ambiental, en fase de proyecto de trazado y antes de la aprobación del proyecto constructivo, se realizará una prospección arqueológica intensiva superficial del trazado y del resto de zonas afectadas por las obras (bajo la dirección de un arqueólogo debidamente autorizado), de acuerdo con las indicaciones del órgano competente de la Generalitat Valenciana y de la Generalitat de Cataluña, que permita precisar el nivel de afección a los yacimientos mencionados e identificar nuevos que pudieran verse afectados y establecer las medidas preventivas y correctoras. Se hará una actuación específica en los dos yacimientos afectados por el trazado, Partida de Rodeo y Barranc de Giné, siguiendo las indicaciones que establezca la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña. En caso de localizar nuevos yacimientos susceptibles de afección, se programará un plan de actuación, preventivo y/o compensatorio, de acuerdo con el organismo competente.

Además, se realizará un seguimiento arqueológico de las obras, mediante la supervisión, por parte de un equipo de especialistas, de todos los movimientos de tierra asociados al desbroce y preparación del terreno, desmontes, préstamos, instalaciones provisionales, etc. En caso de que durante las remociones de terreno se identifique algún yacimiento susceptible de destrucción, se procederá de acuerdo con el órgano competente de la Generalitat Valenciana y de la Generalitat de Cataluña.

Según el estudio de impacto ambiental, la construcción de la autovía supondrá la ocupación temporal de 15 vías pecuarias. No obstante, se tiene previsto reponer todas las vías interceptadas, restableciendo su continuidad al finalizar las obras.

Finalmente, según la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, el trazado propuesto el promotor, en los términos municipales de La Jana y Traiguera, cruza en varios puntos de la Vía Augusta, por lo que se deberá analizar su afección, prever su reposición y la conservación de la continuidad funcional y visual de su recorrido, aspectos integrados en el condicionado de la presente Resolución.

Contaminación acústica. El estudio de impacto ambiental presenta un estudio preliminar de la posible contaminación acústica que la implantación de la nueva autovía podría producir en su entorno, adoptando como umbrales de ruido los fijados por el Real Decreto 1367/2007, del 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, para «Sectores del territorio con predominio de uso residencial» (60 dB(A) en periodo diurno (mañana y tarde) y 50 dB(A) en periodo nocturno). Este estudio preliminar no tiene en cuenta las atenuaciones por características del relieve o por la posición de las viviendas respecto a la infraestructura (ángulo de contribución), dado que no es posible determinarlas en esta fase, pero sí prevé una atenuación de 3 dB(A) debido al empleo de pavimento fonoabsorbente.

Como resultado, se identifican las cuatro zonas siguientes en las que existirían viviendas o núcleos de población que podrían sufrir niveles de ruido superiores a los umbrales fijados: el núcleo de población Sant Antoni de Padua en el término municipal de Ulldecona (p.k. 21+200) y tres zonas con masías aisladas, -dos en el municipio de Tortosa y una en el municipio de L'Ampolla (pp.kk. 42+000 a 42+300, 44+300 a 45+000 y 54+500 a 55+000, respectivamente)-.

No obstante, en el estudio de impacto ambiental se indica que el estudio de previsión del nivel sonoro será precisado en los proyectos de construcción, especialmente en las cuatro zonas identificadas, cuando se disponga de mayor detalle en la definición de las variables que condicionan el modelo, para poder definir, en su caso, pantallas acústicas como medida correctora. Para ello se utilizarán los procedimientos de estudio e índices de inmisión sonora definidos en la legislación autonómica. Además, se elaborará un programa de vigilancia acústica.

4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas. El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el adecuado seguimiento ambiental de la obra. Los controles propuestos más destacados son:

Actuaciones de seguimiento y vigilancia durante las obras:

Comprobación y emisión de informes relativos a la calidad atmosférica, los niveles sonoros, la protección del sistema hidrológico, la hidrogeología, el suelo, la flora y vegetación, la fauna y el mantenimiento de la permeabilidad territorial.

Vigilancia del mantenimiento de los servicios existentes y de la reposición de vías pecuarias y caminos históricos.

Comprobación y emisión de informes relativos a la ubicación de canteras, zonas de préstamos, graveras, caminos de obra e instalaciones auxiliares.

Actuaciones de seguimiento y vigilancia en la fase de explotación: Comprobación y emisión de informes relativos a los niveles sonoros, al sistema hidrológico, a la efectividad de las medidas de restauración de la cubierta vegetal y a la fauna.

##### 5. Condiciones al proyecto

El promotor deberá precisar, para el trazado final adoptado (alternativa 23, más variantes 23A, 23B y C-12), las medidas preventivas y correctoras previstas a escala de proyecto, y adoptar, además de las medidas asumidas por él durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, las siguientes:

5.1 Espacios naturales de interés. Para evitar afecciones sobre el cruce del barranco de La Galera (p.k. 30+320), perteneciente al LIC y ZEPA Sistema prelitoral meridional, se prohíbe ubicar pilas en el cauce y utilizar cimbras u otras instalaciones para construir el puente que impliquen la afección a la vegetación y los hábitats protegidos de su lecho, siguiendo las indicaciones de la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña. Además, el nuevo acceso a la población de La Galera (p.k. 30+300), deberá seguir el trazado del camino existente, Camí de Cantallops, y crecer en anchura hacia el lado opuesto al barranco, evitando la afección (directa o indirecta) al mencionado espacio protegido.

Igual que se establece en el estudio de impacto ambiental para la protección del LIC y ZEPA Secans del Monstsià (pp.kk. 23+700 a 24+800), en el tramo que discurre cercano al LIC y ZEPA Serres de Cardó-Boix (proximidades del p.k. 46+000), se restringirá durante las obras la circulación de personal, vehículos y maquinaria, vallando esta zona para asegurar que no se ocupe terreno ni se circule más allá de la franja así delimitada y estableciendo las medidas necesarias para su control. El acceso a las obras en esta zona no se realizará ocupando terreno del espacio protegido.

5.2 Fauna. El diseño de los pasos de fauna, los dispositivos de escape y el cerramiento perimetral atenderá a los criterios establecidos en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (2006). El seguimiento se adecuará al documento Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte (2008). Entre los criterios previstos en los documentos mencionados, destaca el seguimiento del uso de los pasos de fauna durante un mínimo de 3 años, ampliados a 5 en zonas de especial interés para la conservación, con un mínimo de 2 campañas anuales, de acuerdo con la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña.

Para proteger al aguilucho cenizo, durante la construcción de la carretera se procederá al establecimiento de un cerramiento temporal de ambas márgenes de la autovía entre los pp.kk. 23+500 a 25+000, zona en la que atraviesa el LIC y la ZEPA Secans del Montsià, de forma que queden claramente delimitadas las áreas donde puede acceder la maquinaria y el personal de la obra.

Con el fin de evitar daños al aguilucho cenizo durante el periodo de cría, los trabajos de desbroce de la vegetación, movimiento de tierras y actividades ruidosas, se realizarán fuera del periodo comprendido entre los meses de abril y julio (ambos incluidos) en las zonas próximas a Secans del Montsià entre los pp.kk. 18+500 y 25+000. El Plan de obra del proyecto constructivo deberá contemplar esta circunstancia.

Antes del inicio de las obras deberá realizarse un trabajo de campo en la zona recorrida por la autovía entre los pp.kk. 18+500 y 25+000, con el fin de actualizar la información sobre la presencia de esta especie y, especialmente, detectar la posible existencia de nidos en la zona recorrida por la traza y en su entorno inmediato, adecuándose las medidas indicadas al resultado de este estudio.

5.3 Vegetación. Para reducir la afección al hábitat prioritario Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea* (6220), entre los pp.kk. 14+490 y 14+560, se adoptarán las siguientes medidas:

No se podrán ubicar en las zonas delimitadas como hábitats naturales de interés prioritario, instalaciones auxiliares, caminos de obra, préstamos o vertederos. Estas zonas tendrán el carácter de zona excluida en la clasificación del territorio que se efectúe en el proyecto constructivo.

Se dispondrá un vallado temporal en la línea de ocupación estricta del trazado que asegure que las obras no ocupen más superficie que la acotada y que no se circule fuera de la zona así acotada. Este cerramiento se realizará en ambas márgenes de la autovía, entre los pp.kk. 14+490 y 14+560.

Durante el desarrollo del proyecto, se garantizará la ausencia de afecciones, por cualquier acción derivada de las obras (acopio de material, zona de acceso a la obra, desbroce...), a la especie de flora catalogada *Tilia platyphyllos*, siguiendo las indicaciones del Servicio de Biodiversidad de la entonces Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Para la protección de la flora, se adoptarán las siguientes medidas preventivas propuestas por la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña:

En los viaductos previstos en el barranco de La Galera, minimizar el número de pilas y construir los tableros sin necesidad de instalaciones que impliquen afectar la vegetación y los hábitats protegidos, además de las medidas previstas en el punto 5.1. de la presente Resolución.

Incluir en el programa de vigilancia ambiental, actuaciones de mantenimiento de los viveros temporales de palmito (*Chamaerops humilis*), como el riego o el control de la supervivencia de los individuos; y cumplir las prescripciones establecidas en la Orden de la Generalitat de Cataluña de 5 de noviembre de 1984, sobre la protección de plantas de la flora autóctona amenazada de Cataluña, relativas al procedimiento administrativo y las autorizaciones para poder desenraizar y replantar los pies de palmito.

Se evitará, en lo posible, el arranque de olivos centenarios, de gran porte o de valor patrimonial y en su caso se posibilitará la replantación, en cumplimiento de la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de patrimonio arbóreo monumental de la Comunidad Valenciana según indicación de la entonces Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de Castellón.

5.4 Hidrología e hidrogeología. En la redacción de los proyectos constructivos se incluirán todas las recomendaciones y prescripciones establecidas por la Agencia Catalana del Agua en sus informes de fechas 10 de septiembre de 2010 y 22 de octubre de 2010, entre las que destacan:

Cumplimiento de los criterios establecidos por la Agencia Catalana del Agua en el documento Directrices de planificación y gestión del espacio fluvial.

Tomar como referencia los documentos Recomendaciones técnicas para los estudios de inundabilidad de ámbito local (Guía Técnica n.º 1) y Recomendaciones técnicas para el diseño de infraestructuras que interfieren con el espacio fluvial (Guía Técnica n.º 4) de la Agencia Catalana del Agua.

Cumplimiento de los cálculos hidrológicos realizados en el marco de la Planificación del Espacio Fluvial del Ebro en la caracterización hidrológica e hidráulica de los espacios fluviales y en el dimensionamiento de los viaductos y obras de drenaje.

Se diseñarán sistemas de recogida y decantación de agua de lavado de la calzada, de los primeros 5 - 10 minutos de lluvia, según solicita la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, para evitar su acceso a los ríos Ebro, Sènia y Cervol; y los barrancos de la Galera, de Valdebous y dels Pixadors, entre otros.

5.5 Patrimonio histórico-artístico y cultural. Antes de la aprobación del proyecto constructivo se realizará una prospección arqueológica sistemática de toda la zona afectada por el proyecto, dirigida por un arqueólogo, y se propondrán las medidas necesarias, incluyendo la opción de modificar puntualmente el trazado para no afectar a los yacimientos. Estas medidas serán coordinadas con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Turismo, Cultura y Deportes de la Generalitat Valenciana y con la Dirección General del Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña.

Se analizará la afección sobre la Vía Augusta y se deberá prever su reposición y la conservación de la continuidad funcional y visual de su recorrido en los puntos de cruce con la misma.

5.6 Contaminación acústica. Durante la redacción de los proyectos constructivos, se realizará un estudio acústico que permita precisar el realizado a escala de estudio informativo, y en función de cuyos resultados se completen las medidas que permitan minimizar el impacto acústico de acuerdo con la legislación estatal y autonómica vigente: Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas; Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica, y Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, en la Comunidad Valenciana; y Ley 16/2002, de 28 de junio, de Protección contra la Contaminación Acústica, y Decreto 176/2009, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 16/2002, en Cataluña.

5.7 Paisaje y conectividad territorial. Se incluirá en el proyecto constructivo un estudio de la incidencia de la actuación en el paisaje valenciano, de acuerdo con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, que incluya la propuesta de medidas correctoras de los impactos paisajísticos que hagan viable el proyecto.

Asimismo, se incluirá un análisis de la incidencia de la autovía sobre el paisaje catalán, mediante un Estudio de Impacto e Integración Paisajística, en aquellas zonas en las que sea de aplicación el Decreto 343/2006, de 19 de septiembre, por el que se desarrolla la Ley 8/2005, de 8 de junio, de protección, gestión y ordenación del paisaje, y se regulan los estudios e informes de impacto e integración paisajística.

Además, se adoptarán las medidas de integración paisajística propuestas por la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, en su informe de fecha 30 de abril de 2009, entre las que destacan:

Reposición de la Vía Augusta y de las vías pecuarias afectadas y adopción de mejoras en las vías secundarias para minimizar el efecto barrera que supone la carretera y fomentar modos de movilidad más sostenibles (conexión con carriles bici y recorridos paisajísticos no motorizados).

Análisis de la afección sobre las parcelas de cultivo, incluyendo las que puedan quedar sin uso por la actuación fuera del ámbito ocupado por la carretera, y establecimiento de medidas correctoras para mejorar su integración paisajística.

Análisis de la afección visual de las pantallas acústicas sobre los elementos de mayor valor paisajístico en su entorno (miradores, puntos de observación principales, recursos paisajísticos culturales y/o visuales y espacios naturales con protección ambiental).

Detallar las zonas de préstamos, restauración de perfiles y revegetación de las zonas afectadas por extracciones o aporte de materiales para la realización de las obras; así como la reposición de líneas aéreas de instalaciones afectadas, siendo preferibles las conducciones subterráneas, especialmente en el entorno de las zonas de mayor valor ambiental.

En el proyecto constructivo se adoptarán todas las medidas establecidas en el Plan Territorial Parcial de Las Tierras del Ebro, aprobado por Acuerdo de Gobierno 130/2010, de fecha 27 de julio de 2010, y especialmente las relativas a la conectividad territorial y ecológica. De acuerdo con el informe de la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, de fecha 4 de agosto de 2010, se adoptarán las medidas necesarias para permeabilizar el tramo de autovía A-7 que atraviesa el conector ecológico de Camarles y L'Ampolla definido en el mencionado plan; y se estudiará la conveniencia, desde el punto de vista ambiental, de eliminar el enlace de Camarles.

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.

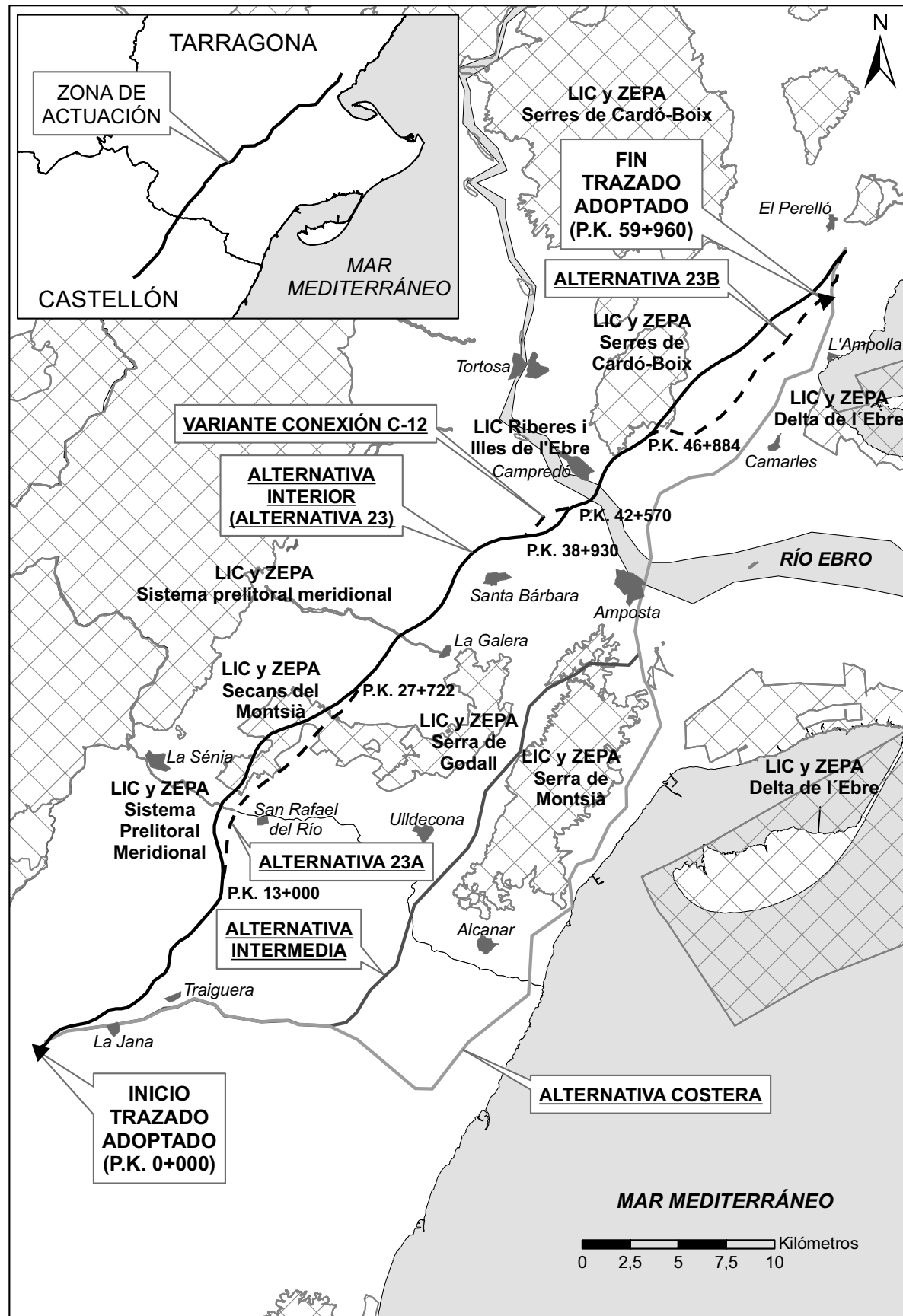
En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del Estudio informativo

autovía A-7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-EI Perelló (Castellon), al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa (Alternativa 23, modificada por las alternativas 23A y 23B y la variante de Santa Bárbara para mejorar la conexión con la carretera C-12), y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación quedarán adecuadamente protegidos el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 25 de marzo de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.





cve: BOE-A-2013-3834



**PROTOCOLO DE COLABORACIÓN ENTRE EL**  
**MINISTERIO DE FOMENTO Y LA**  
**GENERALITAT VALENCIANA**





València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta còpia amb l'original és conforme.  
 La funcionària: Josefa Torres Gujardo



**PROTOCOLO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA GENERALITAT VALENCIANA PARA LA EJECUCIÓN DE DIVERSAS ACTUACIONES EN SUS RESPECTIVAS REDES DE CARRETERAS Y PARA EL CAMBIO DE TITULARIDAD DE ALGUNOS TRAMOS DE DICHAS REDES.**

En Valencia a once de abril de dos mil cinco.

**REUNIDOS**

De una parte, la Sra. D<sup>a</sup>. Magdalena Álvarez Arza, Ministra de Fomento

Y de otra, el Molt. Hble. Sr. D. Francisco Camps Ortiz, President de la Generalitat Valenciana

Ambas partes declaran y así se reconocen mutuamente, la capacidad legal suficiente para la firma de este Protocolo.

**CONSIDERACIONES**

El Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana manifiestan su común interés en mejorar la calidad de vida y el desarrollo de las actividades productivas de España y en particular de la Comunidad Valenciana a través del desarrollo de una red de carreteras que asegure unas adecuadas condiciones de funcionalidad, comodidad y seguridad vial.

Ambas instituciones manifiestan su voluntad de contribuir a una acción administrativa más eficaz, a través de la coordinación de sus programas de actuación y de la explotación, gestión y conservación de sus respectivas redes, prestando especial atención a todos aquellos aspectos de los que puede derivar una mejor atención a los usuarios afectados y ciudadanos en general.

*[Firma manuscrita]*

València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta còpia amb l'original és conforme.  
 La funcionària: Josefa Torres Gujardo



Al amparo de lo establecido en el artículo 6,4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, en la redacción dada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, las Administraciones Públicas podrán desarrollar Protocolos Generales para establecer pautas de orientación política sobre la actuación de cada Administración en una cuestión de interés común o fijar el marco general y la metodología para el desarrollo de la colaboración en un área de interrelación competencial o en un asunto de mutuo interés.

El Plan Estratégico de Infraestructuras (PEIT) elaborado por el Ministerio de Fomento plantea un marco para la actuación en materia de transportes en el que se integran los aspectos económicos, territoriales y de funcionalidad del sistema

El Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana elaborado por la Consellería de Infraestructuras y Transporte es el marco de referencia estable para sus inversiones en infraestructuras.

En cuanto a las directrices específicas para el desarrollo de las políticas sectoriales, el PEIT plantea en el caso de carreteras, la concertación con las Comunidades Autónomas, como base para la priorización y coordinación de las actuaciones del Ministerio de Fomento. Igualmente se plantea la posibilidad de acordar la cesión de los tramos de carretera de la red del Estado a las Comunidades Autónomas cuando dichos tramos hayan perdido la funcionalidad del largo recorrido o puedan integrarse en una red de carácter local o comarcal.

Dentro de la definición concertada de un nuevo esquema básico de la red de carreteras que incluye los principales itinerarios del Estado y de las Autonomías, es posible no solo la coordinación necesaria para una correcta explotación de esta red básica, sino también la cesión al Estado de aquellos tramos que den continuidad al largo recorrido.

Mediante este Protocolo no se asume ninguna obligación jurídica concreta, ni compromiso de gasto alguno – lo que deberá hacerse mediante el oportuno Convenio posterior – sino que su objeto, es la concreción de los compromisos a asumir por las Administraciones firmantes, en orden a la realización de forma coordinada y con la mayor colaboración y celeridad posible, de las actuaciones encaminadas a conseguir en la Comunidad Valenciana una red de carreteras conexas y complementaria, de tal modo

*[Firma manuscrita]*



que contribuya eficazmente a los objetivos de conseguir una movilidad y desarrollo sostenible, tanto en los grandes recorridos competencia del Estado como en los de ámbito autonómico competencia de la Generalitat Valenciana.

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
AV. Blasco Ibañeta, 50 - 46100 VALÈNCIA

València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta copia con  
l'original és conforma  
La funcionària: Josefa Torres Gujardo

## DECLARACIONES

### PRIMERA

La Conselleria de Infraestructuras y Transporte tiene previsto realizar en relación con este Protocolo y en las carreteras de su competencia las actuaciones que se relacionan en el

#### ANEXO 1

El Ministerio de Fomento tiene previsto realizar en las carreteras de su competencia las actuaciones que se relacionan en el

#### ANEXO 2

El presupuesto que se asigna a cada una de las actuaciones es estimativo y está condicionado al presupuesto definitivo, que será el que se publique en el anuncio de licitación de cada obra.

La suma de los presupuestos de licitación de las obras se ajustará a lo que determinan las declaraciones séptima y octava.

### SEGUNDA

La Generalitat Valenciana cederá al Ministerio de Fomento los siguientes tramos de carretera:

- ✓ CV-40 Albaida – Canals
- ✓ CV-10 Nules – Vilanova d'Alcolea

La cesión de este último tramo de la autovía CV-10, así como la cesión del tramo Nules – L.P. con Tarragona de la antigua carretera N-340 que se menciona en la declaración tercera, quedan supeditadas al resultado del

*[Firma]*



procedimiento ambiental en marcha sobre el estudio informativo Castellón – l'Hopitalet de l'Infant.

### TERCERA

El Ministerio de Fomento cederá a la Generalitat Valenciana los siguientes tramos de carretera:

#### Antigua carretera N-340

Tramo Orihuela-Crevillent.  
Futura Ronda sur de Elche (EL-20)  
Tramo Barranco de la Batalla – La Llosa de Ranes  
Sagunto - Almenara  
Nules – L.P. con Tarragona

#### Carretera N-332

Tramo L.P. Murcia-la Marina  
Tramo la Marina-Santa Pola.  
Tramo Santa Pola-Alicante)

#### A-23 Autovía Mudéjar

Antigua carretera N-234 Sagunto-Límite de las provincias Castellón/Teruel

#### A-3 Autovía del Este

Antigua carretera N-III Límite de las provincias Cuenca/Valencia-Valencia

#### A-33 Autovía de Cieza a Font de la Figuera

Caudete - Font de la Figuera

#### N-238 de Vinaroz a Ulldecona

Carretera completa

#### Carretera N-225

Tramo Almassora – Puerto de Castellón

### CUARTA

Existe voluntad por las partes de que la segunda circunvalación de Valencia, el acceso Norte al puerto de Valencia y la CV-50 en el tramo A-23 (Algar) – CV-35 (Liria), se realicen por el sistema de Concesión. Con

*[Firma]*

*[Firma]*

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
AV. Blasco Ibañeta, 50 - 46100 VALÈNCIA

València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta copia con  
l'original és conforma  
La funcionària: Josefa Torres Gujardo



anterioridad se elaborará un estudio técnico-económico que verifique el contenido y la viabilidad de esta opción en cada caso.

El importe de las obras por concesión no computará en la cifra indicada en las cláusulas séptima y octava, salvo ayudas públicas si fueran precisas.

#### QUINTA

Dentro del marco del Plan Sectorial de Carreteras y siguiendo las directrices del PEIT, se estudiarán las posibles mejoras que deben realizarse en el acceso al puerto de Valencia. La ejecución de estas actuaciones, se realizará de forma coordinada con otras Administraciones competentes y con la previa elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible que incluya el ámbito del acceso por la V-30.

#### SEXTA

La licitación de las obras que corresponden al Ministerio de Fomento y que se incluyen en la declaración primera, deberá realizarse de acuerdo con la programación prevista en el Anexo 3.

#### SEPTIMA

El presupuesto de licitación de las obras que corresponden a la Consellería de Infraestructuras y Transporte, incluidas en la declaración primera y que son complementarias con las actuaciones del Ministerio de Fomento, no superará los 1.100 millones de euros en el periodo comprendido entre los años 2005-2010 ambos incluidos.

Además de esta cantidad la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana, tiene actualmente obra contratada y en licitación por valor de 632,9 millones de euros. De la cantidad anterior faltan por ejecutar 404,1 millones de euros.

#### OCTAVA

El presupuesto total de las obras que se incluyen en este Protocolo y que licitará el Ministerio de fomento con cargo a sus presupuestos en el periodo comprendido entre los años 2005-2010 ambos incluidos, no superará los 1.200 millones de euros.

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
Av. Blasco Ibáñez, 36 - 46100 BURJASSOT (VALENCIA)

València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta copia con el original es conforme.  
La funcionaria: Josefa Torralba Gujano



Al importe anterior deben añadirse los 18 millones de euros que el Ministerio de Fomento tiene previsto licitar en 2005 en la carretera N-340; pk 992 a pk 1042, con cargo a su programa de conservación y con el objetivo de mejorar la seguridad vial.

Además de las cantidades mencionadas, el Ministerio de Fomento tiene actualmente en la Comunidad Valenciana, obra contratada por valor de 550 millones de euros. De la cantidad anterior, faltan por ejecutar 351,16 millones de euros.

Las actuaciones incluidas en el anexo 2 suman una cantidad total de 1.923,04 millones de euros, frente a los 1.200 millones de euros de licitación máxima establecida. Esto es debido a que se ha incluido en este anexo la segunda circunvalación de Valencia, con una inversión estimada de 567 M€, que está previsto que se ejecute a través de una Concesión y por lo tanto, que no consuma recursos. Además, se han incluido actuaciones por más importe en previsión de que alguna actuación pueda tener retrasos de cualquier tipo que impidan ejecutarla en el periodo del Protocolo. En caso de que todas las actuaciones se desarrollen sin problemas, el exceso de presupuesto sobre los 1.200 millones de euros, se licitaría más allá del 2010.

#### NOVENA

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 4.2 de la Ley 25/1988, de 25 de julio, de carreteras, así como en el artículo 10.2 de su Reglamento, ambas Administraciones, con la firma de este protocolo, acuerdan la cesión de los tramos de carretera que se mencionan a continuación:

- ✓ De la Generalitat Valenciana al Ministerio de Fomento:
  - CV-40 tramo Albaida – Canals
- ✓ Del Ministerio de Fomento a la Generalitat Valenciana:
  - Antigua carretera N-340
    - Tramo Orihuela-Crevillent
  - A-3 Autovía del Este

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
Av. Blasco Ibáñez, 36 - 46100 BURJASSOT (VALENCIA)

València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta copia con el original es conforme.  
La funcionaria: Josefa Torralba Gujano



- Antigua carretera N-III Límite de las provincias Cuenca/Valencia – Valencia

La transferencia se hará efectiva mediante Real Decreto a propuesta del Ministerio de Fomento.

Las carreteras se entregarán en las condiciones que se encuentran el día de la firma de este protocolo. En ninguno de los casos las cesiones implicarán transferencias de capital entre el Ministerio y la Generalitat.

Con posterioridad, se formalizará el acta de entrega en la que constará la descripción de los tramos de carretera a ceder y será la suficiente para identificarlos.

Tras la formalización de la cesión, la Administración cedente pondrá a disposición de la Administración receptora la documentación técnica y administrativa que obre en su poder

En el convenio que en su día será suscrito como consecuencia de este protocolo, se ajustará el programa de actuaciones del anexo 3 y se concretará el programa de las cesiones de todos los tramos que se mencionan en las declaraciones segunda y tercera. El procedimiento para llevar a cabo dichas cesiones será el mismo que se ha descrito en los párrafos anteriores de esta declaración.

#### DÉCIMA

En el convenio mencionado en la anterior declaración, se creará una Comisión de seguimiento compuesta por dos representantes del Ministerio de Fomento y otros dos de la Generalitat Valenciana, para coordinar el desarrollo y la programación de las actuaciones, así como el cumplimiento de los compromisos asumidos por ambas partes en dicho convenio. La presidencia de la Comisión corresponderá a uno de los representantes del Ministerio de Fomento.

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSELLERIA D'INDUSTRIES I TRANSPORT  
Av. Blasco Ibañeta, 31 46100 BURJASSOT (VALENCIA)

València, 27 ABR. 2009

CONFIRMADA esta copia amb l'original de caràcter La Jurisdicció: Josefa María Guzmán



#### UNDÉCIMA

El presente Protocolo surtirá efectos a partir de su firma, y su vigencia terminará, salvo mutuo acuerdo entre las partes, al entrar en vigor el correspondiente Convenio que se suscriba para perfeccionarlo.

La Ministra de Fomento

Magdalena Álvarez Arza

El President de la Generalitat Valenciana

Francisco Camps Ortiz

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSELLERIA D'INDUSTRIES I TRANSPORT  
Av. Blasco Ibañeta, 31 46100 BURJASSOT (VALENCIA)

València, 27 ABR. 2009

CONFIRMADA esta copia amb l'original de caràcter La Jurisdicció: Josefa María Guzmán





## ANEXO 1

TRAMO Y ACTUACION	PRESUPUESTO (millones de €)	ESTADO DE GESTION
Mejora de la seguridad vial de la CV-12: Ares-Morella	12,00	Proyecto programado
Mejora de la seguridad vial CV-41. Acceso Peñíscola	7,12	PB y DIA disponible. Redacción PC en licitación
Nueva carretera (CV-13). Torreblanca - Instalac. aeroportuarias de Castellón	41,99	Pendiente DIA. PC en redacción.
Duplicación de calzada entre La Pobla de Tornesa y Villanova de Alcolea (CV-10)	48,45	PB redactado. Pendiente DIA. PC en redacción (6 meses)
Duplicación CV-17 entre CV-10 y N340 (Acceso Sur Castellón)	10,00	PB en redacción
Ronda suroeste de Villarreal	7,89	PC en redacción
Duplicación de la carretera CV-222. Tramo Betxi-Alquerías del Niño Perdido	10,00	PB en redacción
Duplicación Burriana - Villarreal	3,96	PC disponible
Duplicación de la CV-18. Tramo Burriana - Castellón	15,27	PC disponible
Nuevo eje Onda - Villarreal	31,00	Programado
Distribuidor Comarcal Norte. Conexión con la Ronda Norte de Valencia	93,00	PB en licitación
CV-50: Tramo Lliria - Alcudia	270,00	PB en redacción. Tramos: 3 a 8 meses
Nueva conexión de la V-30 con Maestro Rodrigo (Ronda norte de Mislata)	30,00	PB Y PC en redacción
Conexión de la CV-50 (L'Alcudia) con el Corredor Litoral (N-332)	63,00	Estudio previo
Duplicación Sueca - Les Palmeres	12,00	PB antiguo disponible
Ronda noreste de Sueca. Tramo N-332-CV-500	19,43	PC aprobado
Ronda de Xátiva	7,70	PC en redacción
Autovía L'Olleria - Gandía. CV-60	48,64	2 Tramos en construcción. Resto programado
Avda de Denia	25,00	En estudio
Ampliación CV-81. Tramo Villena - Crevillente	20,00	Tramos en proyecto, resto programados
Eje del Vinalopó. Elda - Novelda - Aspe - Elche	37,08	Proyecto en redacción hasta Novelda
Autovía Novelda - Agost - Alicante	75,30	PB en redacción
Acondicionamiento Algueña - Novelda (CV-840)	38,53	PB en redacción
Vía Parque Alicante	44,54	Convenio Ayuntamiento. Hay proyecto de dos tramos. Un tramo en obras
Elche - Santa Pola	21,04	Proyecto redactado
Ronda de Crevillente	9,60	Convenio. Hay Proyecto
Eje Orihuela Guardamar (CV-91)	84,00	PB en redacción
Eje Orihuela - Costa Torrevieja (CV-95)	89,00	PB en redacción
Ronda sudoeste de San Miguel de las Salinas.	3,91	PC en redacción
	<b>1.179,45</b>	

ACTUACIONES A REALIZAR MEDIANTE CONCESION	PRESUPUESTO (millones de €)
CV-50: tramo A-23 (Algar) - CV-35 (Lliria)	164,00
Acceso Norte al puerto de Valencia	250,00
	<b>414,00</b>

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
Av. Blasco Ibañeta, 16 46100 VALÈNCIA

València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta còpia amb l'original és conforme.  
La funcionaria: Josefa Teresa Guisasa



## ANEXO 2



TRAMO Y ACTUACION	PRES. PARCIAL (millones de euros)	SITUACION EXPEDIENTE
<b>A-7 IBI - ALBAIDA</b>		
Ibi - Alcoi (Barranco de la Batalla).	73,27	Proy. Redac.
Cocentaina - Muro de Alcoy	59,16	Proy en Red.
Muro de Alcoy - Albaida	15,52	Proy en Red.
Variante de Albaida (de la N-340).	7,45	Proy. Aprb.
<b>A-7 SUR DE VALENCIA</b>		
Tercer carril en la Variante de l'Alcudia de la A-7.	3,49	Proy. Aprb.
Tercer carril en la A-7. Tramo enlace Xátiva y enlace A-7 y A-35.	3,93	Proy. Aprb.
<b>A-7 CASTELLÓN</b>		
Mejora integral de seguridad vial Almenara-Nules N-340	9,80	Proy. Gene.
Duplicación N-340. Tramo Castellon - L.P. con Tarragona		
Duplicación de la variante de Castellón	39,42	El en red.
Autovía variante de Benicassin - Oropesa de la N-340	98,57	El en red.
Autovía variante de Peñíscola - Benicarló - Vinaroz de la N-340	67,33	El en red.
Autovía de la Plana CV-10 . Tramo Vilanova d'Alcolea - Alcanar	256,83	El en red.
<b>N-332. SUR DE ALICANTE</b>		
Tramo Pilar de la Horadada - Torrevieja	24,73	Proy. Gene.
Tramo Torrevieja - Guardamar del Segura	29,72	Proy. Gene
Duplicación Santa Pola - El Altet	22,00	Proponer
<b>N-332. TRAMO ALICANTE - VALENCIA</b>		
Duplicación de la variante de Benidorm.	19,89	Proy en Red.
Variante de Altea-Alfás Del Pi.	71,10	El en red.
Variante Benissa.	7,74	Proy. Redac
Acondicionamiento de la N-332. Tramo el Mascarat - Gata de Gorgos	50,00	Proponer
Variante de la Safor, Oliva Sur - Rafelcofer - Gandía	48,00	Orden de El
Duplicación de la variante de Gandía	12,00	Proponer
Duplicación Verger - Oliva	18,00	Propuesta
Acceso sur al Puerto de Gandía	7,54	Proy. antiguo
Duplicación Gandía - Xeresa	10,47	Proy. Aprb.
Duplicación Xeresa - Favara.	21,30	Orden de EP
Variante de Xeraco	3,24	Orden de EP
Variante de Cullera (II)	35,87	Orden de EP
Duplicación Sueca - Sollana	31,14	Orden de EP
<b>A-3 AUTOVÍA DEL ESTE</b>		
Tercer carril tramo Buñol - Valencia.	40,00	Proy en Red.
<b>A-33 AUTOVÍA DE CIEZA A FONT DE LA FIGUERA</b>		
Autovía Font de La Figuera tramo A-31 / A-35	48,88	El para DIA

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
Av. Blasco Ibañeta, 16 46100 VALÈNCIA

València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta còpia amb l'original és conforme.  
La funcionaria: Josefa Teresa Guisasa



## ANEXO 2



TRAMO Y ACTUACIÓN	PRES. PARCIAL (millones de euros)	SITUACIÓN EXPEDIENTE
<b>N-238 de Vinarós a Ulldecona</b>		
Vinarós - Ulldecona	11,00	propuesta
<b>N-232 Vinaroz-Morella</b>		
Acondicionam. del tramo Barr. de la Bota-Morella. Puerto Querol	42,10	El para DIA
Acondicionamiento del tramo Morella a L.P. Teruel	10,16	Proy. Redac.
<b>N-330 de Almansa al L.P. de Cuenca (Sinarcas)</b>		
Variante de Ayora	6,09	El antiguo
Supresión del puerto de la Chirrichana. Cofrentes	21,36	Anteproyecto
Variante de Cofrentes	18,00	Proy. en red.
<b>VALENCIA</b>		
2ª circunvalación de Valencia	567,00	El en red.
Tercer carril de la V-21 (Puzol / Carraixet)	16,50	Proy. en red.
Mejora de la capacidad de la V-30 desde la A-3 al Puerto de Valencia	9,00	Proy. Redac.
Duplicación Alcasser-Silla	1,50	Propuesta
Tercer carril en el By - Pass (A-7). Tramo Silla / distribuidor Sur	31,00	Sin propuesta
Tercer carril en el By - Pass (A-7). Tramo distribuidor Sur / A-3	9,00	Proy. Redac.
<b>AREA ALICANTE Y ELCHE</b>		
Ronda sur de Elche.	33,94	Proy. Aprb.
Duplicación y mejora de accesos al aeropuerto de Alicante	10,00	Propuesta
	1.923,04	

Proj. Redac. (proyecto redactado)  
 Obra en ejec. (obra en ejecución)  
 Proy en Red. (proyecto en redacción)  
 Proy. Aprb. (proyecto aprobado)  
 El en red. (estudio informativo en redacción)  
 Proy. Gene. (proyecto que redacta la Generalitat)  
 Propuesta (hecha la propuesta de orden de estudio)  
 Proponer (pendiente de proponer orden de estudio)  
 Orden de El (orden de estudio informativo)  
 Proy. antiguo (proyecto antiguo)  
 Orden de EP (orden de estudio de proyecto constructivo)  
 El para DIA (estudio informativo remitido a Medio Ambiente)  
 Sin propuesta (Se tomará la decisión en función de otras actuaciones)

GENERALITAT VALENCIANA  
 CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
 Av. Doctor Ibáñez, 30 - 46100 BURJASSOT (Valencia)

València, 27 ABR 2009

CONFRONTADA esta copia amb l'original de conforma.  
 La funcionària: Josefa Teresa Guíjarro



## ANEXO 3



TRAMO Y ACTUACIÓN PREVISTA PARA LICITAR EN 2005	PRES. PARCIAL (millones de euros)	SITUACIÓN EXPEDIENTE
<b>A-7 IBI - ALBAIDA</b>		
Ibi - Alcol (Barranco de la Batalla).	73,27	Proy. Redac.
Variante de Albalda (de la N-340).	7,45	Proy. Aprb.
<b>A-7 SUR DE VALENCIA</b>		
Tercer carril en la Variante de l'Alcudia de la A-7.	3,49	Proy. Aprb.
Tercer carril en la A-7. Tramo enlace Xàtiva y enlace A-7 y A-35.	3,93	Proy. Aprb.
<b>A-7 CASTELLÓN</b>		
Mejora Integral de seguridad vial Almenara-Nules N-340	9,80	Proy. Gene.
<b>N-332. SUR DE ALICANTE</b>		
Tramo Pilar de la Horadada - Torreveja	24,73	Proy. Gene.
Tramo Torreveja - Guardamar del Segura	29,72	Proy. Gene.
<b>VALENCIA</b>		
Tercer carril de la V-21 (Puzol / Carraixet)	16,50	Proy. en red.
Mejora de la capacidad de la V-30 desde la A-3 al Puerto de Valencia	9,00	Proy. Redac.
	177,89	

TRAMO Y ACTUACIÓN PREVISTA PARA LICITAR EN 2006	PRES. PARCIAL (millones de euros)	SITUACIÓN EXPEDIENTE
<b>A-7 IBI - ALBAIDA</b>		
Cocentaina - Muro de Alcoy	59,16	Proy en Red.
Muro de Alcoy - Albalda	15,52	Proy en Red.
<b>A-7 CASTELLÓN</b>		
Duplicación N-340. Tramo Castellón - L.P. con Tarragona		
Autovía variante de Benicassin - Oropesa de la N-340	98,57	El en red.
Autovía variante de Peñíscola - Benicarló - Vinaroz de la N-340	67,33	El en red.
<b>N-332. TRAMO ALICANTE - VALENCIA</b>		
Variante Benissa.	7,74	Proy. Redac.
Acceso sur al Puerto de Gandía	7,54	Proy. antiguo
<b>N-232 Vinaroz-Morella</b>		
Acondicionamiento, Morella a L.P. Teruel (la Pobla d'Alcolea)	10,16	Proy. Redac.
<b>N-330 de Almansa al L.P. de Cuenca (Sinarcas)</b>		
Variante de Ayora	6,09	El antiguo
	272,11	

TRAMO Y ACTUACION PREVISTA PARA LICITAR EN 2007	PRES. PARCIAL (millones de euros)	SITUACION EXPEDIENTE
<b>N-332. TRAMO ALICANTE - VALENCIA</b>		
Duplicación de la variante de Benidorm.	19,89	Proy en Red.
Duplicación Gandía - Xeresa	10,47	Proy. Aprb.
Duplicación Xeresa - Favara.	21,30	Orden de EP
Variante de Xeraco	3,24	Orden de EP
Variante de Cullera (II)	35,87	Orden de EP
<b>A-3 AUTOVÍA DE CIEZA A FONT DE LA FIGUERA</b>		
Autovía Font de La Figuera tramo A-31 / A-35	48,88	El para DIA
<b>N-232 Vinaroz-Morella</b>		
Acondicionam. del tramo Barr. de la Bota-Morella. Puerto Querol	42,10	El para DIA
<b>N-238 de Vinarós a Ulldecona</b>		
Vinarós - Ulldecona	11,00	propuesta
<b>N-330 de Almansa al L.P. de Cuenca (Sinarcas)</b>		

GENERALITAT VALENCIANA  
 CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
 Av. Doctor Ibáñez, 30 - 46100 BURJASSOT (Valencia)

València, 27 ABR 2009

CONFRONTADA esta copia amb l'original de conforma.  
 La funcionària: Josefa Teresa Guíjarro



Supresión del puerto de la Chirrichana. Cofrentes	21,36	Anteproyecto
Variante de Cofrentes	18,00	Proy. en red.

AREA ALICANTE Y ELCHE

Ronda sur de Elche.	33,94	Proy. Aprb.
	266,05	

ACTUACIÓN PARA LICITAR POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN	PRES. PARCIAL (millones de euros)	SITUACIÓN EXPEDIENTE
--	-----------------------------------	----------------------

VALENCIA

2ª circunvalación de Valencia	567,00	El en red.
	567,00	

PROGRAMACIÓN A DEFINIR

TRAMO Y ACTUACIÓN	PRES. PARCIAL (millones de euros)	SITUACIÓN EXPEDIENTE
-------------------	-----------------------------------	----------------------

A-7 CASTELLÓN

Duplicación N-340. Tramo Castellón - L.P. con Tarragona		
Duplicación de la variante de Castellón	39,42	El en red.
Autovía de la Plana CV-10 . Tramo Vilanova d'Alcolea - Alcanar	256,83	El en red.

N-332. SUR DE ALICANTE

Duplicación Santa Pola - El Altet	22,00	Proponer
N-332. TRAMO ALICANTE - VALENCIA		
Variante de Altea-Alfás Del Pl.	71,10	El en red.
Acondicionamiento de la N-332. Tramo el Mascarat - Gata de Gorgos	50,00	Proponer
Variante de la Safor, Oliva Sur - Rafelcofer - Gandía	48,00	Orden de El
Duplicación de la variante de Gandía	12,00	Proponer
Duplicación Verger - Oliva	18,00	Propuesta
Duplicación Sueca - Sollana	31,14	Orden de EP

A-3 AUTOVÍA DEL ESTE

Tercer carril tramo Buñol - Valencia.	40,00	Proy en Red.
---------------------------------------	-------	--------------

VALENCIA

Duplicación Alcasser-Silla	1,50	Propuesta
Tercer carril en el By - Pass (A-7). Tramo Silla/ distribuidor Sur	31,00	Sin Propuesta
Tercer carril en el By - Pass (A-7). Tramo distribuidor Sur / A-3	9,00	Proy en Red.

AREA ALICANTE Y ELCHE

Duplicación y mejora de accesos al aeropuerto de Alicante	10,00	Propuesta
	639,99	

SUMA TOTAL 1.923,04

Proy. Redac.	(proyecto redactado)
Obra en ejec.	(obra en ejecución)
Proy en Red.	(proyecto en redacción)
Proy. Aprb.	(proyecto aprobado)
El en red.	(estudio informativo en redacción)
Proy. Gene.	(proyecto que redacta la Generalitat)
Propuesta	(hecha la propuesta de orden de estudio)
Proponer	(pendiente de proponer orden de estudio)
Orden de El	(orden de estudio informativo)
Proy. antiguo	(proyecto antiguo)
Orden de EP	(orden de estudio de proyecto constructivo)
El para DIA	(estudio informativo remitido a Medio Ambiente)
Sin propuesta	(Se tomará la decisión en función de otras actuaciones)

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSOLIDADA D'INSTRUMENTS JURÍDICS I TÈCNICIS  
Av. Blasco Ibáñez, 56 46100 VALÈNCIA

València, 27 ABR 2009

COMPROBADA que copia amb l'original de caràcter  
La funcionària: JOANETA ROS GUJARO

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*



## **RESUMEN DE ALEGACIONES**



## **ÍNDICE DE ALEGACIONES**

- **PROYECTO BÁSICO Y ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA “AUTOVÍA DE LA PLANA CV-10. TRAMO VILANOVA D’ALCOLEA - SAN RAFAEL”.**

### **Alegaciones de particulares:**

- 1.- Alegación presentada por Ángel Adell Carceller.
- 2.- Alegación presentada por Juan Luis Jovani Ripoll.
- 3.- Alegación presentada por Antonio Jovani Sorli.
- 4.- Alegación presentada por José Querol Querol.
- 5.- Alegación presentada por Palmira Boix Segarra.
- 6.- Alegación presentada por Carmen Ferreres Ortí.
- 7.- Alegación presentada por Encarnación Jovani Pascual.
- 8.- Alegación presentada por Daniel Meseguer Ferreres.
- 9.- Alegación presentada por Saturnino Sola Guterris.
- 10.- Alegación presentada por Rafael Forés Barreda.
- 11.- Alegación presentada por Josefa Salvador Barreda.
- 12.- Alegación presentada por Pilar Vilagrassa Ortí.
- 13.- Alegación presentada por Pilar Artola Ejarque.
- 14.- Alegación presentada por María Cinta Moliner Barreda.
- 15.- Alegación presentada por José Víctor Guimerá Boira (Administrador de Cahelix Coves S.L.U.)

16.- Alegación presentada por Francisco Zaragoza Pauner.

17.- Alegación presentada por José Vicente Sábado Vaquer.(Presidente de Riegos Covarchinenses S.A.T. 6970 )

18.- Alegación presentada por Abel Almanzor Gil Soriano (Gestión Social de Patrimonios de La Plana, S.A.)

19.- Alegación presentada por José Mateu Segarra.

20.- Alegación presentada por Enrique Luque López.

21.- Alegación presentada por Ricardo Alvaro Fuster.

22.- Alegación presentada por Felip Redó Jornaler. (Presidente de APNAL-EA (Asociación ecologista))

23.- Alegación presentada por Carles Mansanet Terol (Colla Ecologista La Carrasca-Ecologistes en Acció)

24.- AUTOPISTAS AUMAR, S.A.

### **Alegaciones institucionales:**

25.- Alegación del Ayuntamiento de Tirig

26.- Alegación del Ayuntamiento de Vilanova d’Alcolea.

27.- Alegación del Ayuntamiento de Les Coves de Vinromà.

28.- Alegación del Ayuntamiento de Sant Mateu

29.- Alegación del Ayuntamiento de Torre d’En Domenec.

30.- Alegación del Ayuntamiento de La Salzadella

31.- Alegación del Ayuntamiento de San Rafael del Río

32.- Alegación de la DIPUTACIÓN DE CASTELLÓN

- **PROYECTO BÁSICO Y ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA "CONEXIÓN ENTRE LAS AUTOVÍAS CV-10 Y CV-13 Y ACCESOS AL AEROPUERTO DE CASTELLÓN"**

- 1.- Alegación presentada por el Ayuntamiento de Benlloch
- 2.- Alegación de la Diputación de Castellón
- 3.- Alcalde de l'Ajuntament de Sierra Engarceran
- 4.- Alegación de Alfonso Soliva Casañ

- **PROYECTO BÁSICO Y ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA "AUTOVÍA DE LA PLANA CV-10. TRAMO VILANOVA D'ALCOLEA - SAN RAFAEL".**

El Proyecto Básico y Estudio de Impacto Ambiental de la *"Autovía de la Plana CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea - San Rafael"*, fue sometido a información pública, con fechas 27 de diciembre de 2005.

Durante el periodo de información pública se recibieron 32 alegaciones, 22 particulares, 8 de ellas institucionales y 2 de grupos ecologistas.

Los municipios que presentaron alegaciones fueron Tirig, Vilanova d'Alcolea, Les Coves de Vinromà, Sant Mateu, Torre d'En Doménech, La Salzadella y San Rafael del Río. También presento alegación la Diputación de Castellón, y la concesionaria Autopistas AUMAR SA.

**1.- Alegación presentada por Angel Adell Carceller.**

Es copropietario de la finca Vivé del Montañés de 56 Hectáreas en el término municipal de Sant Mateu que está afectada por la autovía por lo que solicita la modificación del trazado desplazándolo hacia Sant Mateu.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que no es posible modificar el trazado, por lo que la parcela quedará afectada.

**2.- Alegación presentada por Juan Luis Jovani Ripoll.**

Es propietario de tres fincas afectadas por la autovía por lo que solicita la modificación de su trazado.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que no es posible modificar el trazado, por lo que las parcelas quedarán afectadas.

**3.- Alegación presentada por Antonio Jovani Sorli.**

Solicita que se reabra el plazo de alegaciones para que se pueda debatir por parte de los ciudadanos sobre los problemas que puede ocasionar y los beneficios que pueda reportar la ejecución de esta obra.



El proyecto básico se ha sometido a información pública siguiendo la legislación vigente, en cuyo trámite se ha podido consultar y presentar las alegaciones correspondientes. Se ha cumplido lo legalmente establecido y no se procederá a reabrir el plazo de alegaciones.

#### **4.- Alegación presentada por José Querol Querol.**

Es propietario de una finca afectada por la autovía por lo que solicita la modificación de su trazado.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que no es posible modificar el trazado, por lo que la parcela quedará afectada.

#### **5.- Alegación presentada por Palmira Boix Segarra.**

Es propietaria de una finca que se dividirá por la autovía por lo que solicita la indemnización de la parte que quedará con escasa superficie.

Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción. Se le dice que en el Proyecto de Construcción aparecerá el detalle de superficies a expropiar definitivas y los posibles restos de parcela a expropiar.

#### **6.- Alegación presentada por Carmen Ferreres Ortí.**

Es propietaria de una finca afectada por la autovía en la que existe un pozo de agua por lo que solicita la modificación de su trazado.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que no es posible modificar el trazado. En el Proyecto de Construcción se detallarán todos los bienes afectados y se determinará si se procede a reponerlos en la obra o a indemnizarlos adecuadamente a sus titulares.

#### **7.- Alegación presentada por Encarnación Jovani Pascual.**

Es propietaria de una finca afectada por la autovía y solicita la reposición del acceso al resto de parcela por el camino Bustal.

Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción y en este nuevo documento se analizarán con detalle todas las reposiciones de caminos y accesos necesarias.

#### **8.- Alegación presentada por Daniel Meseguer Ferreres.**

Es propietario de una finca que se dividirá por la autovía por lo que solicita la modificación de su trazado para que únicamente le quede un resto de parcela.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que no es posible modificar el trazado. No obstante, en el proyecto de construcción se determinará si procede la posible inclusión en la expropiación de pequeños restos de parcela.

#### **9.- Alegación presentada por Saturnino Sola Guterris.**

Es propietario de dos fincas afectadas por la autovía por lo que solicita que se tengan en cuenta los cobertizos y el pozo de agua.

Se le indica que en el proyecto de construcción se detallarán todos los bienes afectados y se determinará si se procede a reponerlos en la obra o a indemnizarlos adecuadamente a sus titulares.

#### **10.- Alegación presentada por Rafael Forés Barreda y 11.- Alegación presentada por Josefa Salvador Barreda.**

Son propietarios de una masía que sirve de residencia permanente a su familia que quedará en la zona de protección de la autovía y se verá afectada por el incremento de la contaminación acústica por lo que solicita el desplazamiento de su trazado a la altura del enlace 4.

En la contestación de Generalitat Valenciana se le indica que no es posible modificar el trazado, y que en el enlace 4 se han reducido al mínimo las afecciones y se ha evitado la expropiación de edificaciones. Asimismo, al estar en desmonte se reduce su impacto.

Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción

#### **12.- Alegación presentada por Pilar Vilagrasa Ortí.**

Es propietaria de varias fincas colindantes que pueden considerarse como una explotación agrícola única que se partirá por la autovía y cuyo acceso por el camino de la Font de Morella quedaría cortado. Solicita la modificación del trazado.

En la contestación de Generalitat Valenciana se le indica que no es posible modificar el trazado. Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción y en este nuevo documento se analizarán con detalle todas las reposiciones de caminos y accesos necesarias.

#### **13.- Alegación presentada por Pilar Artola Ejarque.**

Es propietaria de varias fincas que quedarían partidas por la autovía con riego por goteo que no aparece en el proyecto. Solicita la variación del trazado o la compensación económica en concepto de “lucro cesante” por la pérdida de valor del terreno que queda de su propiedad.

En la contestación de Generalitat Valenciana se le indica que no es posible modificar el trazado. Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción y en este nuevo documento se detallarán todos los bienes afectados, incluidas las instalaciones de riego determinando si procede reponerlos indemnizarlos adecuadamente.

#### **14.- Alegación presentada por María Cinta Moliner Barreda.**

Es propietaria de una finca que no se ha grafiado correctamente en el proyecto y que es afectada por la autovía dividiéndola, quedando la parte sur sin acceso alguno. Solicita que se subsanen esas deficiencias.

Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción y en este nuevo documento se

detallarán todos los bienes afectados, con planos de expropiaciones y se considerarán los caminos de servicio necesarios para reponer los accesos.

#### **15.- Alegación presentada por José Víctor Guimerá Boira (Administrador de Cahelix Coves S.L.U.)**

La empresa es propietaria de una granja de cabras.

La proximidad de la nueva infraestructura creará problemas por los ruidos, los gases de los vehículos y los posibles microorganismos patógenos. La elevación de la rasante a 4,5 metros de altura en la zona modificará el régimen de viento y perjudicará la ventilación. Con el trazado actual debería cesar la actividad, pues se impediría una ampliación necesaria. Solicita la variación del trazado de forma que queden a unos 250 metros o la compensación económica. No obstante, se solicita el acceso adecuado todo el año desde la zona de animales a la zona de pastos y la protección con paneles insonorizantes.

En la contestación se la Generalitat Valenciana se le indica que no es posible modificar el trazado, y que la rasante trata de adaptarse al terreno, pero debe adecuarse al cumplimiento de la normativa, al diseño de los enlaces y a garantizar el drenaje.

Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción y en este nuevo documento se detallarán los accesos afectados, la reposición de los mismos y las medidas medioambientales pertinentes, con la inclusión o no de las pantallas acústicas solicitadas.

#### **16.- Alegación presentada por Francisco Zaragoza Pauner.**

Es propietario de una finca en la partida “La Miraveta” de Les Coves de Vinromà y señala que la desembocadura de agua que tiene previsto el proyecto junto a su granja avícola le ocasionará serios problemas.

Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción y en este nuevo documento se detallarán todos los elementos de drenaje necesarios y se contemplará el diseño de estas obras de manera que las aguas puedan evacuarse sin alterar la situación actual.

**17.- Alegación presentada por José Vicente Sábado Vaquer.(Presidente de Riegos Covarchinenses S.A.T. 6970 )**

El proyecto afecta a conducciones propiedad de la empresa y por tanto, se solicita que las obras no interfieran el riego y se realicen las reposiciones e indemnizaciones pertinentes.

Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción y en este nuevo documento se detallarán estas instalaciones, y se determinará que elementos deberán reponerse en la obra y cuáles son susceptibles de indemnizarse a sus titulares.

**18.- Alegación presentada por Abel Almanzor Gil Soriano (Gestión Social de Patrimonios de La Plana, S.A.)**

El proyecto afecta a una finca propiedad de la empresa en el término de Les Coves de Vinromà en la que existe un pozo e instalación de riego por goteo para el cultivo intensivo de olivos por lo que solicita la variación del trazado de la autovía desplazándolo hacia el norte.

En la contestación se la Generalitat Valenciana se le indica que no es posible modificar el trazado.

Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción y en este nuevo documento se detallarán todos los bienes afectados, como es el caso de esta finca con sus instalaciones, y se determinará qué elementos deberán reponerse en la obra y cuáles son susceptibles de indemnizarse a sus titulares.

**19.- Alegación presentada por José Mateu Segarra.**

Se solicita que se aproxime más a la autovía el camino de servicio proyectado que da acceso a la rotonda ubicada en la carretera de Tírig para no afectar a su finca.

Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción y en este nuevo documento figurarán los planos de trazado con la ubicación definitiva de los caminos de servicio pero hemos de

señalar que el diseño de los mismos debe cumplir unas exigencias geométricas con son los radios de giro mínimos haciendo necesario que se aparten de la traza cuando se conectan a las rotondas.

**20.- Alegación presentada por Enrique Luque López.**

Solicita que no se autorice la construcción de esta autovía CV-10 porque no está justificada su necesidad y crea unos impactos ambientales, económicos y sociales desorbitados, inaceptables e insostenibles y por tanto, solicita que se estudien otras alternativas que utilicen parte de la infraestructura viaria ya creada como la N-232, actual CV-10, la carretera Traiguera-San Rafael y la AP-7. Se indica la insuficiencia del Estudio de Impacto Ambiental.

De no ser posible lo solicitado pide que se modifique el trazado de la autovía por la Alternativa A para que no afecte a sus propiedades en la zona Molí Canet en el término municipal de San Rafael del Río.

En la contestación de la Generalitat Valenciana se argumenta desde diferentes aspectos la necesidad de la infraestructura y la corrección del Estudio de Impacto Ambiental. Asimismo se indica que no es posible modificar el trazado. Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción.

**21.- Alegación presentada por Ricardo Alvaro Fuster.**

**22.- Alegación presentada por Felip Redó Jornaler. (Presidente de APNAL-EA (Asociación ecologista))**

**23.- Alegación presentada por Carles Mansanet Terol (Colla Ecologista La Carrasca-Ecologistes en Acció)**

Las tres alegaciones anteriores son iguales.

Solicitan que no se autorice la construcción de esta autovía CV-10 porque no está justificada al ser una obra innecesaria y sobredimensionada que crea unos fuertes impactos ambientales, económicos y sociales, y por tanto, solicita que se estudien otras alternativas que utilicen parte de la infraestructura viaria ya creada como la N-332, actual CV-10, la carretera Traiguera-San Rafael y la AP-7. Se indica la insuficiencia del Estudio de Impacto Ambiental sobre todo en la descripción de la flora y la fauna afectadas.

En la contestación de la Generalitat Valenciana se argumenta desde diferentes aspectos la necesidad de la infraestructura y la corrección del Estudio de Impacto Ambiental. Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción.

#### **24.- Alegación presentada por AUTOPISTAS AUMAR, S.A.**

1.- La construcción de la nueva Autovía, altera el equilibrio económico financiero de la Concesión de la que AUMAR es titular, lo que habrá de determinar la quiebra del principio de equilibrio financiero sobre el que se asienta la concesión. El mantenimiento de dicho equilibrio es una obligación y no una simple potestad de la Administración.

2.- De acuerdo con el Protocolo General de Colaboración en materia de carreteras, suscrito por el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana, el tramo de autovía objeto de la información pública, será de titularidad estatal a pesar de que sea construido por la Generalitat Valenciana.

3.- Todo proyecto básico debe incluir una descripción completa y rigurosa y un pormenorizado análisis de las ventajas, inconvenientes etc... de la actuación y de los derechos que resultan afectados por el misma.

No se ha incluido el análisis con rigor de la incidencia de la autovía sobre el tráfico de peaje de la Autopista, ni sobre su equilibrio económico financiero. El estudio de tráfico está basado en meras hipótesis sin solidez.

4.- La obra ofrece una vía alternativa, gratuita y funcionalmente equivalente a la autopista AP-7, lo que constituiría una grave modificación de los presupuestos de la concesión de la que AUMAR es titular y una alteración de su equilibrio económico – financiero.

En la contestación de la Generalitat Valenciana se indica:

1. y 4.- Sobre la alteración del equilibrio económico financiero, la alegación de la concesionaria ha de hacerse en el marco de la relación contractual existente, que en este caso se produce entre la Administración General del Estado y la Concesionaria AUMAR, y no entre ésta y la Generalitat.

Asimismo, y a este respecto, El Consejo de Estado es sumamente claro en su dictamen 1881/1999, cuando señala que la construcción de otra infraestructura viaria (...) no comporta en modo alguno, en si misma, modificación de la concesión, puesto que el concesionario no tiene derecho a una determinada configuración de las obras públicas del área en que se ubica la autopista o del sistema de comunicaciones en el que se integra la autopista.

2.- El Protocolo citado en la alegación, traduce el esfuerzo de dos administraciones (Estado y Comunidad Autónoma) por consensuar y concertar soluciones, identificando y priorizando las actuaciones más urgentes para el territorio de la Comunidad Valenciana.

El Protocolo no asume ninguna obligación jurídica concreta, ni compromiso de gasto alguno, lo que deberá hacerse mediante el oportuno Convenio posterior, como se detalla en el texto del referido Protocolo.

3.- El proyecto define la actuación prevista, tanto técnica como económicamente, y la justifica debidamente.

El objeto de dicho proyecto es someter el trazado a información pública y obtener la perceptiva Declaración de Impacto Ambiental para dicho corredor.

#### **25.- Alegación del Ayuntamiento de Tírig**

Solicita que se incluya un acceso para Tírig a la autovía en el tramo que transcurre entre el Mas d'En Rieres y el Mas del Tonto en el término de Coves de Vinromá.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que la población de Tírig quedará comunicada con la nueva autovía a través del enlace 4 (P.K. 18+600) por el sur que conecta con la CV-131 y del enlace 6 (P.K. 32+900) por el norte que conecta con la CV-130.

Se indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción.

#### **26.- Alegación del Ayuntamiento de Vilanova d'Alcolea.**

Solicita que se incluya un acceso directo al casco urbano de Vilanova d'Alcolea ya que desde los enlaces proyectados al norte y al sur la distancia es de 4 kilómetros a través de caminos de servicio. Se solicita también que en las fincas afectadas por la autovía se reponga el acceso y se posibilite la expropiación total de aquellas que queden muy mermadas. Por último, solicita que se lleven a cabo las inversiones reales de la parte proporcional que le afecte al municipio por el 1% del valor de la obra de conformidad con lo establecido en la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español y el Real Decreto 111/86 de 10 de Enero.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que la ubicación de un nuevo enlace intermedio implicaría el incumplimiento de la norma de Trazado 3.1.- I.C. Artículo 8.3. sobre distancia entre enlaces consecutivos.

La población de Vilanova d'Alcolea quedará comunicada con la nueva autovía a través del enlace 1 (P.K. 0+000) por el sur y del enlace 2 (P.K. 8+000) por el norte ya que ambos conectan con la CV-10 y por tanto, desde ésta se llega al casco urbano por la CV-145 como sucede actualmente.

La CV-10 es una carretera que pertenece a la red básica y presenta unas condiciones adecuadas de trazado y dimensiones (dos carriles de 3,5 metros y arcenes de 1,5 metros) y por ello, no podemos decir que se acceda a la población a través de caminos de servicio sino de un importante vial que en la zona que nos ocupa será utilizado únicamente por el tráfico de Vilanova d'Alcolea.

Se indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción.

#### **27.- Alegación del Ayuntamiento de Les Coves de Vinromà.**

Se considera que el trazado de la autovía en el término de Coves de Vinromà es aceptable y no se ponen impedimentos a su ejecución, no obstante, se solicita que se atiendan las siguientes peticiones:

Una actuación más integradora en el entorno del enlace 4, ya que tiene su incidencia en la Masía de Atanasio, utilizando medidas medioambientales o corrigiendo la tipología del mismo, cambiando el tipo pesa a una rotonda única a distinto nivel para que la ocupación sea menor.

Medidas oportunas en el viaducto del barranco de la Valltorta para que los efectos del tráfico no afecten a los animales de la granja ubicada en sus inmediaciones.

Evitar los fuertes terraplenes entre los P.K. 13 y 15 para evitar el efecto barrera que se produce entre el municipio y la montaña en una zona precisamente llana.

Caminos paralelos a la autovía en todo el tramo del término municipal, pero fundamentalmente entre el enlace 3 y el barranco de la Valltorta.

Que el camí de la Coloma no quede interrumpido y se construya un paso superior.

Que se estudien bien los accesos a las propiedades en el ramal 5 del enlace 3 y en la carretera de Albocàsser.

Aumentar el marco previsto en el camí les Pontaneres (6,00 x 3,5 m.) para que quede con una altura idéntica a todos los demás (6,00 x 4,5 m.).

Modificar el paso superior de la carretera del mas del Tonto para convertirlo en un enlace completo mediante una rotonda elevada, motivado por el argumento que se detalla a continuación. Entre el mas del Tonto y el mas d'Enrieres habitan alrededor de 200 personas. La carretera que une ambas masías conecta con la CV-131 a Tírig un poco más arriba del mas del Tonto, y con la CV-10 en la Venta Higuera. El tramo de carretera CV-131 desde su inicio en la CV-10 hasta que se une con la carretera del mas del Tonto es una carretera estrecha que discurre por terreno muy accidentado, mientras que la que aquí se menciona es más amplia y

el terreno es llano. Se pretende con ello que el acceso a Tírig desde la CV-10 se realice por la Venta Higuera y no por su acceso actual para no tener que recorrer el primer tramo de la CV-131.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que no es posible proyectar un nuevo enlace entre el Mas d'Enrieries y el Mas del Tonto, que la ocupación del enlace 4 sería muy similar a la proyectada aunque se cambiase la tipología del mismo convirtiéndolo en rotonda única a distinto nivel tal y como se solicita en la alegación y que el paso previsto en el camí de les Pontaneres tiene una altura suficiente y de hecho su trazado se ha desviado ligeramente para poder obtener el máximo gálibo posible en el marco proyectado.

Se justifica que el proyecto básico viene acompañado por un Estudio de Impacto Ambiental en el que se analizan con detalle las repercusiones de la obra en el entorno y se establecen las medidas correctoras pertinentes.

Se indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción.

#### **28.- Alegación del Ayuntamiento de Sant Mateu**

Se considera muy positiva la ejecución de la nueva infraestructura y la Alternativa Seleccionada en este Proyecto Básico, solicita que se ejecuten caminos de servicio paralelos a la traza en algún tramo de la nueva autovía, con una anchura de 6 metros con arcenes de 1 metro y pasos transversales con un ancho mínimo de 8 metros y un gálibo de 5,3 metros.

Se solicita la reposición de un pozo de agua en el P.K. 34+300 y el desplazamiento de la autovía unos 50 metros hacia el noroeste en el P.K. 36+550 para evitar la afección de un pozo de agua potable empleado para el abastecimiento de la población de Sant Mateu.

El proyecto contempla un enlace en su cruce con la CV-130 permitiendo el acceso a Sant Mateu y Tírig pero dicha carretera tiene unas dimensiones que imposibilita el cruce de dos camiones de gran tonelaje y por tanto, debería ampliarse.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que en el proyecto se ha considerado una anchura para los nuevos caminos de servicio de 4 metros y se estima que es

suficiente porque se han tenido en cuenta las dimensiones de los caminos existentes interceptados.

En el proyecto de construcción se detallarán todos los bienes afectados, como es el caso de los pozos de agua citados, y se determinará si se procede a reponerlos en la obra o a indemnizarlos adecuadamente a sus titulares.

La carretera CV-130 es titularidad de la Diputación de Castellón y sería esta Administración quien podría decidir sobre la posible ampliación de la calzada.

Se indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción.

#### **29.- Alegación del Ayuntamiento de Torre d'En Domenec.**

Se solicita un trazado alternativo del tramo de dicha autovía a su paso el término municipal que discurra por el Este de la actual CV-10 ya que la nueva infraestructura constituirá un barrera física que impedirá la conexión de una tercera parte del suelo de Torre d'En Doménec con el casco urbano, limitando así su expansión urbanística.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que la autovía en el término municipal de Torre d'En Doménec discurre por una zona inundable y se ha tenido que estudiar minuciosamente su repercusión sobre el drenaje y se ha optado por tanto, por ubicar su trazado en la parte alta de dicha zona. Los cruces de los barrancos también vienen condicionados por las recomendaciones de los biólogos expertos que apuntaron el diseño más conveniente desde el punto de vista medioambiental.

La población de Torre d'En Doménec quedará muy bien comunicada con la autovía debido a la proximidad del enlace 2, sin embargo, se ha procurado situarlo hacia el sur para que los ramales y sus terraplenes afecten lo menos posible al municipio.

Se indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción.

**30.- Alegación del Ayuntamiento de La Salzadella**

Se considera muy positiva la ejecución de la nueva infraestructura y la Alternativa Seleccionada en este Proyecto Básico, solicita que se ejecuten caminos de servicio paralelos a la traza en algún tramo de la nueva autovía, con una anchura de 6 metros con arcenes de 1 metro y pasos transversales con un ancho mínimo de 8 metros y un gálibo de 5,3 metros.

Considera que será necesaria la colocación de pantallas acústicas en dos zonas de la traza debido a la presencia de edificaciones.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que en el proyecto se ha considerado una anchura para los nuevos caminos de servicio de 4 metros y se estima que es suficiente porque se han tenido en cuenta las dimensiones de los caminos existentes interceptados.

Se indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción.

**31.- Alegación del Ayuntamiento de San Rafael del Río**

Se considera conveniente esta importante vía de comunicación pero se observa que afecta a dos zonas con valores medioambientales que deben ser protegidas: la primera de ellas se trata de un Cauce Público con vegetación de ribera y la segunda el denominado Molí Canet con su paraje. Se solicita por tanto, la modificación del trazado en aproximadamente 4 kilómetros desplazándolo hacia el este.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción.

En contactos con el Ministerio de Fomento se ha constatado la modificación del trazado de la futura autovía en el término de San Rafael, desviándose hacia el este, tal y como se recoge en su alegación. Esta consellería considera adecuada la citada modificación, adjuntándose plano del Ministerio de Fomento.

**32.- Alegación de la DIPUTACIÓN DE CASTELLÓN**

Se solicitan nuevos enlaces en los cruces con las carreteras CV-156, CV-131 y CV-113.

Se solicita la ejecución de una rotonda en el punto de la intersección de la actual CV-10 con la carretera CV-145 por el incremento de tráfico debido al futuro Aeropuerto de Castellón.

Se solicita un cambio de trazado del tronco de la nueva autovía situándola al este de la actual CV-10 para no limitar la expansión urbanística de Torre d'En Doménec en la zona del PK 8+231, tal y como también ha solicitado el Ayuntamiento.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que no es posible incluir los enlaces solicitados, ya que se incumpliría la distancia mínima entre enlaces en autovías, fijada por la norma de Trazado 3.1-IC.

La construcción de esta rotonda sobre la actual CV-10 en la intersección con la CV-145 es una actuación independiente a la que nos ocupa, por lo que deberá plantearse en futuros acondicionamientos viarios.

Sobre la modificación de trazado en Torre d'En Doménec se contesta en los mismos términos en los que se ha contestado al Ayuntamiento.

Se indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción.

• **PROYECTO BÁSICO Y ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA "CONEXIÓN ENTRE LAS AUTOVÍAS CV-10 Y CV-13 Y ACCESOS AL AEROPUERTO DE CASTELLÓN"**

El Proyecto Básico y Estudio de Impacto Ambiental de la **"Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y acceso al aeropuerto de Castellón"**, fue sometido a información pública, con fechas 21 de agosto de 2007.

Durante el periodo de información pública se recibieron 4 alegaciones, una de ellas de un particular y tres institucionales del Ayuntamiento de Benlloch, del Ayuntamiento de Sierra de Engarcerán y de la Diputación de Castellón

1.- Alegación presentada por el Ayuntamiento de Benlloch

Se solicita que se incluyan en el enlace los movimientos de conexión de Benlloch con la CV-10, adjuntándose una propuesta de dicho diseño.

Se solicita la reubicación de la Rotonda de la CV-10 de acceso al núcleo urbano de Benlloch, mejorando la conexión con la CV-152.

Se solicita se mejora la conexión entre las zonas oeste de la CV-10 y sur de la CV-13 mediante pasos inferiores con la suficiente capacidad, teniendo en cuenta el futuro desarrollo de la zona.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que la introducción de nuevos ramales en el enlace entre la CV-10 y la CV-13 afectaría de forma negativa al tráfico general de ambas autovías, reduciendo su capacidad.

En el proyecto de las obras del proyecto titulado "Autovía de la Plana CV-10, tramo Vilanova d'Alcolea, San Rafael del Rió", se incluirá un nuevo enlace en la intersección con la CV-156, que permitirá la conexión con la CV-10 y con la CV-13.

2.- Alegación de la Diputación de Castellón

Se solicita que se incluyan en el enlace los movimientos de conexión de Benlloch con la CV-10, adjuntándose una propuesta de dicho diseño.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se contesta con los mismos argumentos dados al Ayuntamiento de Benlloch, indicando que se incluirá un nuevo enlace en la intersección de la CV-156 con la CV-10, que permitirá la conexión de Benlloch tanto con la CV-10 como con la CV-13.

3.- Alcalde de l'Ajuntament de Sierra Engarceran

Se adhieren a las alegaciones formuladas por el Ayuntamiento de Benlloch, en tanto que la redacción actual del mismo no implica mejora alguna para los accesos a su municipio.

4.- Alegación de Alfonso Soliva Casañ

Se solicita que las obras se lleven a cabo de manera que se pueda seguir explotando el pozo de aprovechamiento existente en si finca.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que se tendrá en cuenta en la redacción del proyecto de construcción.