

Título	Productora	Inversión	%	Ayuda - Euros
CUADRILATERO 2004	MASTER CLUSTER GRUPO, S. L. (100.00)	42.547,99	30	12.764,40
DEMONIOS DE CORTA VISTA	PRODUCCIONES GUTIERREZ ARAGON, S. L. (100.00)	9.038,45	30	2.711,84
DIGAN LO QUE DIGAN (LA MUSICA DE PIERA)	RAFAEL NIETO JIMENEZ (100.00)	22.153,64	15	3.323,05
EDUARD Y EL RESTO	ODESSA FILMS, S. L. (100.00)	15.680,53	35	5.488,19
EN EL FONDO DEL VASO	RAUL MENDEZ LOPEZ (100.00)	12.791,56	20	2.558,31
ENIGMA DEL CHICO CROQUETA, EL	PABLO LLORENS SERRANO (100.00)	43.519,73	35	15.231,91
ESCARNIO	PRODUCCIONES CORSE, S. L. (100.00)	52.461,67	15	7.869,25
ESTRATEGIA DEL CANAPE, LA	MALTES PRODUCCIONES, S. L. (100.00)	57.672,00	15	8.650,91
ESTUPIDOS	ESCANDALO FILMS, S. L. (100.00)	14.074,09	15	2.111,11
EXAMINADOR, EL	CACHITO FILM PRODUCCIONES CINEMATOGRAFICAS, S. L. (100.00)	90.000,95	35	31.500,33
HOMBRE QUE NO MATO A LIBERTY VALANCE, EL	EL PASO PROD. CINEMATOGRAFICAS, S. L. (100.00)	19.121,78	30	5.736,53
INVIERNO-PASADO, EL	RUBEN ALONSO DE FRUTOS (100.00)	17.388,82	25	4.347,20
IVAN Z	ESTUDIOS PIRAMIDE, S. A. (100.00)	30.260,86	25	7.565,22
LAURA BASADO EN HECHOS REALES	THE LITTLE GIRAFFE, S. L. (100.00)	31.711,36	15	4.756,70
LUZ DE LA PRIMERA ESTRELLA, LA	JOSE DAMIAN MUÑOZ PARIS (100.00)	34.669,54	15	5.200,43
MALDAD DE LAS COSAS, LA	CLEMENCE FRANCOISE LOONIS (100.00)	10.131,79	15	1.519,77
MALDITO CONEJO	HISPANOCINE PRODUCCIONES CINEMATOGRAFICAS, S. L. (50.00) MALAS COMPAÑIAS P.C., S. L. (50.00)	12.505,08	40	5.002,04
METAMORFOSIS, LA	PRODUCCIONES HIPOTALAMO, S. L. (100.00)	15.542,73	30	4.662,82
MINOTAURAMAQUÍA, PABLO EN EL LABERINTO	IGNACIO BENEDETI CINEMA, S. L. (100.00)	47.141,50	40	18.856,60
MISERERE NOBIS	VOLCANO INTERNACIONAL PRODUCTIONS, S. L. (100.00)	37.841,08	15	5.676,16
MISSATGE, EL	ARRISKA, S. L. (100.00)	55.312,93	0	0,00
MOLA SER MALO	ESCANDALO FILMS, S. L. (100.00)	29.358,86	25	7.339,72
MUNFELD «El Mundo Feliz»	DYR PRODUCCIONES AUDIOVISUALES, S. L. (100.00)	16.719,84	15	2.507,98
NIÑO VUDU	THE LEGAL COMPANY ABOGADOS, S. L. (100.00)	31.289,33	15	4.693,40
O PREZO DA DOTE	MARINO GARCIA FERNANDEZ (100.00)	29.287,89	25	7.321,97
O TEMPO DOS BULLOS	MARINO GARCIA FERNANDEZ (100.00)	23.369,84	25	5.842,46
ROSARIO	QUIMELCA, S. L. (100.00)	24.085,45	25	6.021,36
TADEO JONES	LA FIESTA, P.C., S. A. (100.00)	23.680,34	40	9.472,14
TEMPORADA BAJA	SERGIO GUTIERREZ SANCHEZ (100.00)	36.828,01	25	9.207,00
TRANSIT EN HORA PUNTA	MIRACLE PRODUCCIONES, S. L. (100.00)	33.996,96	40	13.598,78
ULTIMA POLAROID, LA	ESCANDALO FILMS, S. L. (100.00)	17.830,62	15	2.674,59
ULTIMO MINUTERO, EL	EQLIPSE PRODUCCIONES CINEMATOGRAF., S. L. (100.00)	9.395,14	35	3.288,30
ULTIMO PELDAÑO, EL	JOSE MANUEL QUIROGA RODRIGUERZ (100.00)	40.088,77	15	6.013,32
ULTIMO VERANEO, EL	M.ª DEL VALLE HIDALGO JIMENEZ (100.00)	7.746,01	25	1.936,50
UNA GRAN ACTRIZ	DANCE AND PRODUCTIONS, S. L. (100.00)	32.044,35	20	6.408,87
VIANDAS, LAS	MASTER CLUSTER GRUPO, S. L. (100.00)	105.260,59	30	31.578,18
Totales				297.482,86

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

15222 RESOLUCIÓN de 27 de julio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que, se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo del proyecto «N-340 Autovía. Tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant» (provincias de Castellón y Tarragona), de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo y su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «N-340 Autovía Tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant», se encuentra comprendido en el anexo I, grupo 6, apartado a) Carreteras. 1.º Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado, de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las

declaraciones de impacto ambiental sobre la evaluación de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 12 de agosto de 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 2 de octubre de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 1 de noviembre de 2003.

De acuerdo con el artículo 16 del reglamento, con fecha 17 de agosto de 2004, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Posteriormente la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental los siguientes escritos:

Con fecha 19 de abril de 2005 y 5 de mayo de 2005 sendos escritos en los que se indica que la Generalitat Valenciana y el Ministerio de Fomento

están realizando estudios para la construcción de una futura autovía que dará continuidad a la actual A-7, aprovechando la carretera autonómica CV-10 desde Nules hasta La Jana. Esta alternativa continuará por el interior hasta L'Ampolla y L'Hospitalet de Línfant. La propuesta concreta que se realiza en este escrito, consiste en que se formule la declaración de impacto ambiental del estudio informativo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, en los siguientes tramos:

Tramo O-Castellón Sur-Castellón Norte. Alternativa 0 A.

Tramo 1-Variante de Benicassim. Alternativa 1 D.

Tramo 2-Variante de Oropesa. Alternativa 2 B.

Tramo 6 y 7-Variantes conjuntas de Benicarló y Vinaroz. Alternativas 6 A y 7A.

Tramo 9-Variante de L'Aldea.

Teniendo en cuenta en la declaración de impacto ambiental la continuidad de la autovía de largo recorrido por el interior.

Con fecha 15 de junio de 2005, un escrito que hace referencia al remitido con fecha 5 de mayo de 2005 en el que se propone que se formule la declaración de impacto ambiental de las Variantes de Castellón, Benicassim, Oropesa, Benicarló-Vinaroz y L'Aldea, del estudio informativo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, indicando los puntos kilométricos y el tipo de actuación en cada uno de ellos:

Variante de Castellón Sur-Castellón Norte:

Tramo OA, p.k. 0+000 a 2+936, doble calzada.

Tramo 1 A p.k. 0+000 a 1+700, doble calzada.

Variante de Benicassim:

Tramo 1 D, p.k. 5+975 a 18+656, doble calzada.

Tramo 1 A, p.k. 18+570 a 20+338, doble calzada.

Tramo 2 A, p.k. 0+000 a 0+101, doble calzada.

Variante de Oropesa:

Tramo 2 B, p.k. 0+101 a 4+093, doble calzada.

Variantes conjuntas de Benicarló y Vinaroz:

Tramo 6 A, p.k. 12+500 a 18+145, doble calzada.

Tramo 7 A, p.k. 8+000 a 12+500, doble calzada.

Variante de L'Aldea:

Tramo 9 A, p.k. 14+500 a 22+000, calzada única.

Por último, con fecha 30 de junio de 2005, la Dirección General de Carreteras remitió un escrito a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en el que se informa que la alternativa seleccionada por parte de la Subdirección General de Planificación, una vez analizadas las alegaciones del estudio informativo recibidas durante el proceso de información pública, es la 6 A1 y 7 A1 en el tramo Benicarló-Vinaroz. Puesto que esta alternativa se estudió posteriormente como consecuencia de las alegaciones recibidas, no ha sido sometida al trámite de información pública y dada la diferencia entre el emplazamiento de este nuevo trazado y el emplazamiento propuesto en el estudio informativo de los tramos 6 A y 7 A, se va a realizar un nuevo estudio de impacto ambiental comparando las dos alternativas para someterlas después al trámite de información pública, y proceder a la formulación de la declaración de impacto ambiental de dicho tramo.

En el escrito se solicita que se realice la declaración de impacto ambiental de los siguientes tramos:

Variante de Castellón Sur-Castellón Norte: Duplicación de calzada actual de la N-340 en la circunvalación de Castellón. Tramo OA p.k. 0+000 a 2+936; y Tramo 1 A p.k. 0+000 a 5+975

Variante de Benicassim: Tramos 1 A, 1 D y 2 A. (duplicación de calzada), esta alternativa se separa de la N-340 antes del cruce con la A-7 en la zona de Castellón, circunvalando Benicassim hasta conectar de nuevo con la N-340. Tramo 1 D, p.k. 5+975 a 18+656; Tramo 1 A, p.k. 18+570 a 20+338 y Tramo 2 A, p.k. 0+000 a 0+101.

Variante de Oropesa: Duplicación de la carretera a su paso por Oropesa, que dará continuidad a la variante de Benicassim. Tramo 2 A, p.k. 0+000 a 4+199

Variante de L'Aldea: Calzada única, p.k. 14+500 a 22+000.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 26 de julio de 2005, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estu-

dio informativo «N-340. Autovía. Tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant», referida solamente a las actuaciones relativas a las variantes de Castellón Sur-Castellón Norte, Benicassim, Oropesa y L'Aldea.

Declaración de impacto ambiental

Esta declaración de impacto ambiental se refiere únicamente a las actuaciones a realizar en las variantes de Castellón Sur-Castellón Norte, Benicassim, Oropesa y L'Aldea comprendidas en el estudio informativo del proyecto «N-340 Autovía. Tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant».

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de las alternativas Tramo OA y Tramo 1 A de la Variante de Castellón Sur-Castellón Norte; Tramo 1D, Tramo 1A y Tramo 2A de la Variante de Benicassim; Tramo 2 A de la Variante de Oropesa y el Tramo 9 A de la variante de L'Aldea, propuestas por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que las desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa elegida deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de disminuir la afección a las masas forestales naturales, formadas principalmente por pinares de *Pinus halepensis*, situados ente los pp.kk. 10+500 al 10+900, y 12+200 al 12+500, del tramo 1 D de la variante de Benicassim, se proyectará el trazado de la autovía de forma que la afección sobre estos rodales sea mínima, corrigiendo levemente dicho trazado y disminuyendo el ancho de la mediana en los tramos que sean viables dichas actuaciones.

1.2 Con el fin de disminuir el movimiento de tierras (con desmontes de hasta 46 metros de altura en el p.k. 15+900 en el tramo 1 D de la variante de Benicassim), y minimizar la afección a la vegetación natural, se ajustará el trazado desplazándolo hacia el oeste y construyendo un túnel (en mina a ser posible), entre los pp.kk. 15+800 y 16+050 aproximadamente.

1.3 Con objeto de minimizar el movimiento de tierras ente los pp.kk. 17+400 y 17+800 aproximadamente, en el tramo 1D de la variante de Benicassim y evitar toda clase de afección a la Cova de Pavia, espacio natural protegido por la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana, situada en el p.k. 17+500 del mencionado tramo 1D, se ajustará el trazado desplazándolo hacia el oeste y construyendo un túnel (en mina a ser posible), entre los pp.kk. 17+300 y 17+700 aproximadamente, que garantice en todo caso la no afección al citado paraje natural.

1.4 Con objeto de evitar la afección al polígono industrial donde se ubicará el Centro Integral de Mercaderías y Actividades Logísticas en el municipio de L'Aldea, el trazado se ajustará, entre los pp.kk.18+600 y 19+880 aproximadamente, del tramo 9A de la variante de L'Aldea, de acuerdo con el eje de la franja prevista en el planeamiento urbanístico de dicho municipio.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

2.1 Antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, para minimizar la ocupación del suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza, o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 1,5 metros con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el

riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego. Además se estará a lo dispuesto en la legislación vigente en cuanto a incendios, tanto estatal como autonómica (Ley 5/1999, de 12 de julio, de modificación de la ley 5/1994, de 4 de mayo, de regulación de los servicios de prevención y extinción de incendios y salvamentos de Cataluña, Orden de 30 de marzo de 1994, de la Conselleria de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, por la que se regulan las medidas generales para la prevención de incendios forestales y Decreto 163/1998, de 6 de octubre, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el Plan Especial Frente al Riesgo de Incendios Forestales de la Comunidad Valenciana).

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del cauce del Río Seco atravesado por la traza entre los pp.kk. 2+2550 y 2+700 del tramo OA de la variante de Castellón, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afeción a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.5 Se minimizará la afeción producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

2.6 Además, se jalonará el entorno de hábitats prioritarios, rodales de pino carrasco, manchas de vegetación mediterránea (algarrobo, lentisco, coscoja, espino etc) y formaciones de vegetación de ribera en las siguientes zonas: Distintos tramos con vegetación de interés o protegida (palmito y campanilla), especialmente durante los tramos 1 A y 1D de la variante de Benicassim.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, si es posible en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro y la Confederación Hidrográfica del Júcar, especialmente en los tramos:

Variante de Castellón, Tramo OA. Río Seco pp.kk. 2+550 al 2+700.

Variante de Benicassim, Tramo 1D, barranco de la Figuetta pp.kk. 6+600 al 6+650, barranco de Algezar pp.kk. 8+310 al 8+360, barranco de la Raya pp.kk. 11+000 al 11+040, barranco de la Parreta p.k. 11+400, barranco de la Rufada p.k. 13+800, barranco de Farches pp.kk. 14+100 al 14+150, barranco de la Comba pp.kk. 14+800 al 14+830, barranco de la Aguja p.k. 14+950, barranco de Santa Águeda pp.kk. 16+500 al 16+550, barranco de los Corvochos p.k. 17+100 y barranco de Cantalobos p.k. 17+800.

Variante de L'Aldea: Tramo 9 A, barranquet de Burjassenia pp.kk. 17+210 al 17+260, barranquet dels Peixadors pp.kk. 18+550 al 18+629 y barranquet del Mas Roig pp.kk. 21+200 al 21+220.

Las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo o proyecto no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso por los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 m a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Siempre que sea técnicamente viable se colocarán las pilas fuera de los cauces.

3.3 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afeción a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.4 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar y la Confederación Hidrográfica del Ebro, dependiendo de la localización.

3.5 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc, se verterán directamente al terreno o a los cursos

de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.6 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar y de la Confederación Hidrográfica del Ebro y estar informados por los organismos competentes en conservación de la naturaleza de la Generalitat Valenciana y de la Generalitat de Cataluña. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 Con objeto de minimizar la afeción sobre las especies más valiosas que habitan en la zona del proyecto, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimiento de tierras ni actividades generadoras de ruido entre los meses de febrero y julio, evitando así la alteración durante los periodos de nidificación y cría del Avetoro común, Cigüeña negra, Garcilla cangrejera, y Porrón pardo, avifauna en peligro de extinción presente especialmente en el área próxima al Delta del Ebro, y Águila perdicera y Halcón peregrino, especies vulnerables presentes en las zonas de matorral y de cultivos. Deberá consultarse con el organismo competente de cada comunidad autónoma afectada para determinar las posibles áreas de campeo de estas especies.

4.3 Se evitarán los trabajos nocturnos entre los pp.kk.18+570 y 20+338 del tramo 1 A de la variante de Benicassim y entre los pp.kk. 0+000 y 1+500 del tramo A2 de la variante de Oropesa, y la iluminación nocturna en las bocas de los túneles será la menor posible para la adecuada realización de dichos trabajos, empleándose preferentemente lámparas de vapor de sodio. En la fase de explotación, se evitará entre los pp.kk. 18+570 y 20+338 del tramo 1 A de la variante de Benicassim la iluminación de la carretera. Caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo. La iluminación del túnel en la fase de explotación se diseñará de forma que no se genere contaminación lumínica en las bocas del mismo.

4.4 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello.

5. Protección atmosférica

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Castellón, Benicassim, Oropesa y L'Aldea, y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. Protección contra el ruido

6.1 El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas:

núcleos urbanos de Castellón, Benicassim, Oropesa y L'Aldea, así como la edificación dispersa situada a menos de 200 metros de la infraestructura.

6.2 Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zona de sensibilidad acústica	Nivel día-tarde-noche (L den)	Nivel nocturno (L night)
Zonas residenciales	65 dB(A)	55 dB(A)
Zonas industriales	75 dB(A)	75 dB(A)
Zonas comerciales o empresariales	70 dB(A)	60 dB(A)
Zonas hospitalarias	55 dB(A)	45 dB(A)
Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas ...	55 dB(A)	50 dB(A)

Zonas de interés faunístico (Variante de L'Aldea, por su proximidad al Delta del Ebro), medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

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

6.4 Si en los puntos siguientes:

Variante de Benicassim. Tramo 1-D, pp.kk. 6+500 al 7+000 y 16+500 al 17+000

Variante de Oropesa. Tramo 2-A, p.k. 3+000

Variante de L'Aldea. Tramo 9-A. pp.kk. 14+600-15+900, 18+000 al 19+000 y 21+200 al 22+000, el ruido de fondo inicial supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

6.5 No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

6.6 Para disminuir la afección por ruido y visual, especialmente en los tramos donde la autovía proyectada discurre junto a edificaciones dispersas y no coincide con el trazado de la carretera N-340, ni hay otra infraestructura que sirva de pantalla, el trazado se proyectará en desmonte siempre que sea técnicamente viable. En las zonas donde el trazado no pueda ir en desmonte y la distancia a las edificaciones lo permita, se dispondrán caballones de tierra de 2 m de altura, en la margen de la autovía, para cumplir los objetivos deseados. Este criterio afecta principalmente a diversas edificaciones situadas en los términos municipales de Castellón, Benicassim, Oropesa y L'Aldea.

6.7 Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no solo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

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

plan de obra, redactado en coordinación con las citadas Consejerías, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que pudieran afectar al patrimonio cultural y en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno de los pp.kk.:

Variante de Castellón. Tramo OA, L'Estepar, p.k. 1+000

Variante de Benicassim. Tramo 1 A, El Tosal, pp.kk. 13+500 al 13+800.

Tramo 1-D. Salandó III, pp.kk. 14+500-15+000, Mas del Pi p.k. 13+200, Salandó pp.kk. 14'600 al 15+000 y Cullero p.k. 16+500.

Variante de L'Aldea. Tramo 9 A, Torre de la Candela pp.kk. 14+800 al 15+000 y Torre de Buixacenia pp.kk. 15+400 al 15+600.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias que se vean afectadas por la obra:

Variante de Castellón: Vereda de Almazora a la Venta del Pigós (Vía Augusta), Vereda de Montaña Negra y Vereda de la Enramada

Variante de Benicassim: Vereda de la Cuesta de Borriol, Vereda del Camino Caminas, Colada del Mohíno, Vereda del Mas de los Fraileys Colada del Rector

Variante de Oropesa: Colada de Revoll, Vereda de Peret y Vereda de Coniller.

Variante de L'Aldea: Colada del Cordonal, Colada Ligallo del Pas d'en Carrasca, Cordel Ligallo Fucherón, Vereda Ligallo Ferradotes, Cordel Ligallo Solé, Colada Transversal y Colada Mallada de la Pedra.

Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de las comunidades autónomas de Valencia y Cataluña, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de caminos rurales, infraestructuras de riego y servicios afectados, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

9. Localización de préstamos, vertederos, e instalaciones auxiliares

El estudio de impacto ambiental indica en el apartado 5.11 (Impacto derivado de la obtención de materiales y de vertederos), que todo el material que se excava es utilizable en la formación de rellenos, por lo que no será necesaria la creación de vertederos.

El apéndice n.º 4 del anejo 6 del estudio informativo, señala que se han estudiado y seleccionado 13 canteras y 8 graveras próximas a la traza para las posibles necesidades de suelo y de áridos para la fabricación de hormigones y mezclas bituminosas. Además se han analizado 19 plantas de hormigón, 5 plantas de aglomerado asfáltico y 6 plantas de áridos.

No obstante lo anterior, el proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos en el caso de ser necesarios, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

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

10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados directamente, caso de áreas de préstamos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares y tramos abandonados de la N-340.

Se deberá prestar especial atención al tramo 1 D de la variante de Benicassim, donde se realizarán importantes movimientos de tierras, existiendo la posibilidad de la construcción de dos túneles, la restauración del talud de aproximadamente 6 metros situado entre los pp.kk. 5+600 y 5+900 del tramo 1 A de la variante de Benicassim, y a los cursos de agua y barrancos atravesados por la traza, reflejados en la condición 3.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación del suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

11. *Seguimiento y vigilancia*

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación general por cada control.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación de replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

Partes de no conformidad ambiental, en caso de existir.

Medidas preventivas y correctoras en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos.

Informe sobre las medidas adoptadas para restauración de la vegetación a que se refiere la condición 2.

Informe sobre el estado y efectividad de los dispositivos de protección del sistema hidrológico, recogido en la condición 3.

Informe de mortalidad y afección sobre la fauna, recogido en la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 10.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, para una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. *Documentación adicional*

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto a la que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de los suelos y la vegetación, a la que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a la que se refiere la condición 3.

Medidas protectoras y correctoras de la fauna, referidas en la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección acústica a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural a que se refiere la condición 7.

Informe sobre la reposición de las vías pecuarias a que se refiere la condición 7.

Medidas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes a que se refiere la condición 8.

Definición de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a las que se refiere la condición 9 incluyendo la aprobación, en su caso, del órgano ambiental competente.

Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a la que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de las alternativas Tramo OA y Tramo 1 A de la variante de Castellón Sur-Castellón Norte; Tramo 1 D, Tramo 1 A y Tramo 2 A de la variante de Benicassim; Tramo 2 A de la variante de Oropesa y Tramo 9 A de la variante de L'Aldea, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informes del órgano ambiental de las Comunidades Autónomas de Valencia y Cataluña

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 27 de julio de 2005.-El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	
Confederación Hidrográfica del Ebro	X
Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España	
Delegación de Gobierno en la Comunidad Valenciana	
Dirección General de Educación y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	
Dirección General de Obras Públicas. Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana	
Dirección General de Promoción Cultural. Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana	X
Subdelegación del Gobierno en Castellón	X
Diputación Provincial en Castellón	
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Valenciana	
Agencia Catalana del Agua	X
Delegación del Gobierno en Cataluña	
Subdelegación del Gobierno en Tarragona	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña	
Dirección General de Carreteras. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña	
Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico. Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña	X
Diputación Provincial de Tarragona	X
Ayuntamiento de Castelló de la Plana	
Ayuntamiento de Borriol	
Ayuntamiento de la Pobl. Tornesa	
Ayuntamiento de Vilafames	X
Ayuntamiento de Cabanes	
Ayuntamiento de Vall d'Alba	
Ayuntamiento de Benlloch	
Ayuntamiento de Benicassim	
Ayuntamiento de Oropesa	
Ayuntamiento de Torreblanca	
Ayuntamiento de Vilanova d'Alcolea	
Ayuntamiento de Torre de Endomenech	
Ayuntamiento de Sierra Engarcerán	
Ayuntamiento de Alcalá de Chivert	
Ayuntamiento de Cuevas de Vinroma	
Ayuntamiento de Sarratella	
Ayuntamiento de Albocasser	
Ayuntamiento de Salzadella	
Ayuntamiento de Tirig	
Ayuntamiento de Santa Magdalena de Pulpis	X
Ayuntamiento de Peñíscola	
Ayuntamiento de Sant Mateu	
Ayuntamiento de Cervera del Maestre	
Ayuntamiento de Chert	
Ayuntamiento de La Jana	
Ayuntamiento de San Jorge	
Ayuntamiento de Calig	
Ayuntamiento de Benicarló	X
Ayuntamiento de Traiguera	
Ayuntamiento de Vinaroz	X
Ayuntamiento de Canet Lo Roig	
Ayuntamiento de Rosell	
Ayuntamiento de San Rafael del Río	
Ayuntamiento de la Sènia	
Ayuntamiento de Uldecona	
Ayuntamiento de Alcanar	
Ayuntamiento de Sant Carles de la Rápita	
Ayuntamiento de Mas de Barberans	
Ayuntamiento de Godall	
Ayuntamiento de la Galera	
Ayuntamiento de Santa Bárbara	
Ayuntamiento de Freginals	
Ayuntamiento de Masdenverge	
Ayuntamiento de Amposta	
Ayuntamiento de Tortosa	X
Ayuntamiento de Roquetes	
Ayuntamiento de Aldover	
Ayuntamiento de Tivenys	
Ayuntamiento de Xerta	
Ayuntamiento de Deltebre	
Ayuntamiento de Sant Jaime d'Enveja	
Ayuntamiento de L'Aldea	X
Ayuntamiento de Camarles	X
Ayuntamiento de L'Ampolla	
Ayuntamiento de El Perelló	
Ayuntamiento de L'Ametlla de Mar	X
Ayuntamiento de Vandellós y L'Hospitalet de L'Infant	X
Cátedra de Ecología de la Facultad de Biología. Universidad de Barcelona	
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Tarragona	
Departamento de Botánica de la Facultad de Biología de la Universidad de Valencia	
Cátedra de Geología de la Universidad de Valencia	
Departamento de Biología Animal 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
A.D.E.N.A.	
Ecologistas en Acción	
Greenpeace	
S.E.O.	
DEPANA	
Grupo Ecologista La Carrasca i La Rabosa	
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME) ..	
Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina (APNAL) ..	
Colla Ecologista de Castelló	
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno «Roncadell»	

El contenido ambiental de las respuestas referidas a las variantes de Castellón Sur-Castellón Norte, Benicassim, Oropesa y L'Aldea es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Ebro señala las siguientes sugerencias:

Las actuaciones en el dominio público hidráulico y zonas de servidumbre y policía, así como el vertido de aguas residuales a cauces, requerirán autorización administrativa previa del Organismo de Cuenca.

Las aguas residuales serán tratadas de acuerdo con la legislación vigente en esta materia, cumpliendo los estándares de calidad.

Las excavaciones no alterarán el nivel freático, considerando la cota de éste como su posición más elevada dentro de las oscilaciones anuales.

Las instalaciones de las obras no se emplazarán en áreas ambientalmente sensibles y de protección hidrológica.

Se precederá a la estabilización geotécnica de plataformas y taludes, mediante la ejecución de medidas de ingeniería ambiental (siembra de especies adecuadas al medio, refino de taludes con pendiente inferior a 30°, etc).

Las aguas procedentes de la zona se evacuarán a través de un sistema de cunetas de guarda, bajantes y cunetas perimetrales que conduzcan las escorrentías a una balsa de decantación previo a su almacenamiento o hipotético vertido cuando la carga contaminante lo permita

En el perímetro de las instalaciones que generen mayor impacto sonoro y visual, se construirán pantallas vegetales formadas principalmente por vegetación autóctona, como pino carrasco, olivo, almez, sabina, santolina, labiérnago, romero, retama, etc.

El estudio de impacto ambiental incorporará un inventario ambiental con cartografía específica del medio físico, biológico e hidrológico. El Plan de Vigilancia Ambiental establecerá las medidas de control sobre la calidad de las aguas subterráneas y superficiales, estableciéndose un seguimiento periódico.

La Conselleria de Cultura y Educació de la Generalitat Valenciana señala que deben indicarse aquellos yacimientos arqueológicos y bienes inmuebles de interés histórico artístico afectados por la actuación, grado de afección y medidas correctoras propuestas. Este documento deberá ser informado con carácter vinculante por esta Dirección General. Debe contemplarse la incidencia de la actuación sobre los elementos de patrimonio etnológico, relacionándolos y evaluando sus posibles afecciones.

La Subdelegación del Gobierno en Castellón muestra su conformidad con el proyecto.

La Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña indica su conformidad con el proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico, Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña señala lo siguiente:

En las afecciones sobre barrancos y ríos deberá garantizarse la continuidad de sus ecosistemas. En el caso del Delta del Ebro, deben estudiarse los efectos negativos sobre las aguas subterráneas.

Deberá considerarse como alternativa la ampliación de la autopista.

Debe estimarse el Decreto 130/1998 en relación con la prevención de incendios forestales, así como la ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica.

Será necesario garantizar la conectividad biológica entre los diferentes espacios de interés natural, entre las diferentes cuencas hidrográficas que los rodean y a través de toda la red hidrográfica. Las principales áreas afectadas serán las siguientes: Río Ebro, rieras y torrentes que bajan de la Sierra del Montsià a la costa, ríos y torrentes que bajan desde Ports de Besseite hacia el río Ebro y áreas conectoras entre las diferentes cuencas hidrográficas del noroeste de la Sierra de Montsià. En estas áreas es más importante que en ninguna otra mantener la continuidad de vegetación y evitar el efecto barrera a la fauna.

Se deben definir afecciones a Bienes Culturales de Interés Nacional, Bienes Culturales de Interés Local, elementos del Inventario de Patrimonio Arquitectónico Catalán no incluidos en las dos anteriores categorías, y patrimonio arqueológico, así como afecciones sobre la fauna y flora (zonas de nidificación de rapaces y especies protegidas, afección sobre árboles monumentales, etc).

La Diputación Provincial de Tarragona no emite sugerencias al estudio respecto a las actuaciones a realizar en el provincia de Tarragona. Sin embargo, considera conveniente, en su momento, analizar el estudio de impacto ambiental y las medidas correctoras correspondientes, de acuerdo con las restricciones ambientales, físicas, culturales y territoriales definidas en la caracterización del territorio, y su funcionalidad (maquinaria, movimientos de tierra, patrimonio histórico-cultural, afección a bosques, plan de prevención de incendios, afección al paisaje, gestión de tierras, residuos, etc).

El Ayuntamiento de L'Aldea ratifica su previsión de planeamiento hoy vigente respecto a la ubicación de la futura variante de la N-340 a su paso por este municipio, trazado que, como se manifiesta en el mismo estudio, dada la extensión del suelo calificado como urbanizable y el número de infraestructuras que coinciden en la zona, no da lugar a ninguna otra alternativa.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

La descripción de las variantes que se evalúan en la presente declaración es la siguiente:

Variante Castellón Sur-Castellón Norte. En esta variante se realiza una duplicación de la calzada actual de la N-340 en la circunvalación de Castellón. La totalidad de la variante discurre en el término municipal de Castellón de la Plana. Su longitud es de 8.911 m, divididos en dos tramos continuos:

Tramo 0. Castellón Sur-Castellón Norte. Alternativa 0A, del p.k. 0+000 al 2+936. Longitud: 2,936 km.

Tramo 1. Alternativa 1A, del p.k. 0+000 al 5+975. Longitud: 5,975 km. Duplicación de la calzada actual.

El volumen de excavación de tierras en el tramo 0A será de de 188.022 m³, mientras que el volumen de relleno será de 1.622.479 m³. En el tramo 1A (prácticamente sin excavación), el volumen de relleno será aproximadamente de 150.000 m³

Variante de Benicassim. La alternativa 1A-2A-1D se separa de la N-340 antes del cruce con la A-7, en la zona de Castellón, circunvalando Benicassim hasta conectar de nuevo con la N-340. Discurre entre los términos municipales de Castellón de la Plana, Benicassim y Oropesa. La longitud total es de 14.550 m, divididos entre los siguientes tramos:

Tramo 1. Variante de Benicassim. Alternativa 1A, del p.k. 18+570 al 20+338. Longitud: 1,768 km. Alternativa 1D, del p.k. 5+975 al 18+656. Longitud: 12,681 km.

Tramo 2. Alternativa 2A, del p.k. 0+000 al 0+101. Longitud: 0,101 km. El volumen de excavación de las tierras es de 1.350.000 m³, y el de relleno de 2.300.000 m³

Variante de Oropesa. Consiste en una duplicación de la carretera N-340 a su paso por Oropesa, dando continuidad a la variante de Benicassim. Tiene una longitud de 4,199 km, localizados en su totalidad dentro del término municipal de Oropesa.

Tramo 2. Variante de Oropesa. Alternativa 2A. Pp.kk. 0+000 -pp.kk. 4+199. Longitud: 4,199 km.

El volumen de excavación de tierras es de 131.661 m³ y el volumen de relleno será de 255.403 m³.

Variante de L'Aldea Consta de una calzada única. Está situada en el término municipal de L'Aldea, y su longitud aproximada es de 7,500 km:

Tramo 9. Variante de L'Aldea. Compuesta por la alternativa 9 A, del p.k. 14+500 al 22+000.

El volumen de excavación de tierras es de unos 200.000 m³, mientras que el volumen de relleno es de 1.400.000 m³.

Los parámetros de trazado y características de la plataforma son: Calzada de 7 metros de ancho (2 carriles de 3,50 metros cada uno), arcén exterior de 2,50 m, y bermas de 1 metro de anchura.

También se han tenido en cuenta en el estudio las zonas donde es necesario un tercer carril debido a rampas pronunciadas o enlaces consecutivos próximos.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El medio analizado presenta las siguientes características:

La geomorfología del área se caracteriza por la existencia de pequeñas sierras lineales en cuyo pie existen zonas aplanadas, que en ocasiones llegan hasta el mar, originadas por el depósito de sedimentos terrígenos. Otra gran unidad de relieve, dentro del área de estudio, es el Delta del Ebro, con terrenos de topografía horizontal, que se caracteriza por la existencia de marismas y depósitos deltáicos.

La hidrología de la zona de estudio está compuesta por cuencas de pequeña y mediana entidad, con cauces discontinuos tipo rambla de marcado carácter torrencial.

Los suelos de la zona presentan desde el punto de vista agrológico, una capacidad de uso entre elevada y moderadas en la mayor parte de la zona estudiada. Cabe destacar que del movimiento de tierras de la carretera se produce un déficit de tierras generalizado a lo largo de todo el corredor, consecuencia de la topografía fundamentalmente llana. Todos los materiales que se excaven en la traza son válidos para la construcción de rellenos y no será necesario retirar a vertedero ninguno de ellos.

La vegetación propia del área es la mediterránea, adaptada a la sequía estival. Los encinares son la vegetación potencial de la mayor parte del territorio, aunque en las zonas más secas como las zonas del litoral la encina no forma un bosque denso sino que se presenta como una comunidad arbustiva. Es de destacar, la transformación de la vegetación natural debido a la agricultura casi todas las zonas llanas presentan cultivo de secano y regadío (huertas, cítricos y almendros).

La vegetación de ribera que acompañaría a los grandes cursos de agua, como el río Ebro, también ha resultado alterada y en sus márgenes sólo se conserva una estrecha franja de vegetación herbácea y arbustiva.

Las zonas que presentan formaciones naturales bien conservadas están recogidas en los distintos espacios protegidos de ambas comunidades y en los Lugares de Importancia Comunitaria que atraviesa la traza.

En cuanto a la fauna los biotopos faunísticos están formados por zonas de pinar, zonas de matorral y zonas agrícolas. Las zonas de importancia faunística se encuentran apartadas del trazado estando incluidas en espacios protegidos y no resultarán afectados por el trazado de la nueva autovía.

Tras analizar las principales afecciones al medio, el estudio determina los impactos más significativos sobre el mismo. Así, se determinan todos los tramos, y dentro de cada tramo, todas las alternativas, examinando cada actuación prevista y sus repercusiones medioambientales.

Una vez valorados todos los impactos, el estudio no considera ninguno como crítico o severo, siendo los más significativos, calificados como moderados, los siguientes:

Impacto sobre el patrimonio cultural. Tramo Castellón N-Castellón S, por la existencia del yacimiento Pla del Moro-Mas del Cigalero.

Impacto acústico. Tramos más cercanos a áreas habitadas. Alternativa 1 A del tramo Benicàssim, alternativa 2 A del tramo Oropesa. En cualquier caso, todas las alternativas mejoran en mayor o menor medida la situación actual de los núcleos atravesados por la actual N-340, al evitar el paso por ellos.

Impacto sobre el espacio protegido de la Cova de Pavía, en el p.k. 17+500 de la alternativa 1 D de la variante de Benicàssim

El estudio de impacto ambiental propone las siguientes medidas preventivas y protectoras:

Sobre el medio atmosférico:

Riego de las zonas de obra con movimiento de tierra que generen polvo.

Riego en las zonas de obra en las que la circulación de vehículos puede generar polvo.

Transporte de tierras, que deberá hacerse siempre con la carga cubierta para evitar que sea dispersada por el viento.

Mantenimiento adecuado de la maquinaria de obra.

Implantación de una cubierta vegetal en las superficies de tierra que hayan quedado desprovistas de ella lo antes posible, con el fin de disminuir el riesgo de producción de polvo.

Sobre procesos y riesgos:

Implantación inmediata de una cubierta vegetal para la protección del suelo en zonas alteradas.

Creación de barreras de sedimentación para evitar que los sedimentos lleguen a la zona sensible, como áreas con vegetación de interés, cursos de agua o zonas húmedas.

Sobre la hidrología superficial y subterránea:

En los tramos de duplicación de la N-340, establecimiento de periodo de retorno de 100 años para el cálculo de las obras de drenaje, y en los tramos en variante el periodo de retorno contemplado será de 500 años.

Ubicación de las instalaciones de obra fuera de los lugares sensibles o vulnerables, como son las zonas desde las que los vertidos puedan llegar a los cauces o a las zonas húmedas.

Durante las obras almacenamiento de los aceites y otros productos no biodegradables para ser transportados a los lugares que el organismo competente de la respectiva Comunidad autónoma tenga previsto o se entregarán a un gestor autorizado.

Tratamiento de las aguas residuales para que cumplan con los requisitos de calidad fijados.

La maquinaria de obra deberá tener todas las revisiones que las propias especificaciones particulares indiquen.

Establecimiento de una cubierta vegetal para la protección del suelo en las zonas alteradas y evitar así arrastres que puedan alcanzar los cursos de agua.

Las obras en dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía requerirán la autorización del Organismo de cuenca.

Sobre los suelos:

No se ocuparán los suelos de mayor calidad agrológica.

Se recogerá el horizonte superficial para la restauración. Se apilará en lugares adecuados la tierra vegetal formando caballones de 1,5 a 2 m de altura para evitar su compactación.

Si se mantiene apilada más de 6-8 meses se sembrará el caballón con leguminosas por su capacidad de fijar nitrógeno.

Sobre la vegetación:

Las instalaciones auxiliares, caminos, préstamos y vertederos deben localizarse en lugares desprovistos de vegetación natural o en los que la cubierta vegetal tenga menor valor.

Para asegurar que durante las obras no se ocupe ni se circule más allá de la línea de expropiación en las zonas de vegetación natural de valor, se dispondrá un vallado temporal en estas zonas y se establecerán las medidas necesarias para controlar que la circulación de vehículos, maquinaria y personas no se realice fuera de la banda así delimitada.

En los tramos en que la traza atraviesa áreas de matorral en el que puede estar presente la especie campanilla valenciana (*Leucojum valentinum*) con anterioridad al inicio de las operaciones de despeje y desbroce del terreno y aprovechando su época de floración se realizará un censo de los ejemplares que existan en toda la franja de expropiación. Los datos obtenidos servirá para el otoño siguiente proceder a la recolección de bulbos para posteriormente plantarlos en otro lado. Siguiendo las instrucciones de los técnicos de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana.

Igualmente en los tramos que discurren por Tarragona se estudiará la presencia de palmito (*Chamaerops humilis*) en la franja a ocupar, identificando los que se puedan transplantar y utilizándolos en las labores de restauración.

Se procederá a una revegetación de las zonas alteradas para recuperar la cubierta vegetal original.

Para la restauración se utilizarán, encina, pino carrasco, pino rodeno, enebro, coscoja, madroño, aliaga, brugera, espliego, jaguarzo, lentisco, mejorana, romero y tomillo.

Sobre la fauna:

Establecimiento de un cerramiento temporal en el que queden delimitadas las áreas por donde la maquinaria y el personal de la obra no pueden acceder, para no afectar las zonas sensibles. Este cerramiento temporal se situará en todas las zonas de cruce de cauces y barrancos.

Para evitar la destrucción de hábitats singulares en los proyectos de construcción se diseñarán las obras de drenaje de manera que no se afecte a la hidrodinámica de los cauces, sobre todo los que llevan asociados hábitats palustres.

Para evitar los atropellos se dispondrá de un cerramiento que evite la entrada de animales, estableciendo dispositivos que permitan el escape de los que burlen el cerramiento y penetren en la zona vallada.

Para minimizar el efecto barrera, se adecuarán los pasos de caminos y de las obras de drenaje para el paso de fauna. Se situarán pasos de fauna en los puntos señalados en el estudio de impacto ambiental, de gran significatividad debido a su proximidad a espacios naturales de interés y zonas protegidas.

Sobre el paisaje:

Las acciones se centrarán en la ejecución de plantaciones y siembras cuyo diseño deberá formar parte del proyecto constructivo.

Los taludes se tratarán con hidrosiembra. Además se plantarán con matorrales y arbustos.

Utilización de las especies mencionadas anteriormente salvo en las zonas de ramblas y barrancos que se utilizará el mirto, sauce, taray, adelfa y caña.

Recuperación de los caminos de obra y zonas auxiliares.

Sobre espacios de interés:

Localización de las instalaciones auxiliares, caminos de acceso y préstamos, fuera de las zonas protegidas y en lugares desde donde no puedan producir afecciones a estos espacios de forma indirecta.

Durante las obras se evitarán alteraciones en la red de drenaje natural que puedan ocasionar afecciones a espacios protegidos situados agua abajo de las obras.

Sobre la contaminación acústica:

Protección de las instalaciones de obra, almacenes y áreas de servicio en general con pantallas realizadas con caballones, para minimizar la contaminación acústica.

Atenuación de los impactos acústicos mediante el mantenimiento regular de la maquinaria, el uso de silenciadores en los escapes y la ejecución diurna de los trabajos.

Sobre el patrimonio cultural:

Se realizará una prospección intensiva superficial del trazado en una banda de 400 m con el objetivo de identificar nuevos yacimientos que pudieran verse afectados por las obras y concretar la afección a yacimientos del tipo que sea. Solamente en el caso de que no se puedan contemplar modificaciones de trazado serán de aplicación las oportunas medidas preventivas y compensatorias.

El estudio establece un Programa de Vigilancia Ambiental con los siguientes objetivos:

Control de la correcta ejecución de las medidas previstas en el proyecto de integración ambiental y su adecuación a los criterios de integración ambiental que establezca la Declaración de Impacto Ambiental.

Comprobación de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas y ejecutadas. Cuando tal eficacia se considere insatisfactoria, determinación de las causas y establecimiento de los remedios adecuados.

Determinación de los impactos no previstos en el Estudio de Impacto Ambiental, proponiendo las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos o compensarlos.

Se establecerán unas actuaciones preliminares (localización de vertederos, préstamos, instalaciones auxiliares, accesos a la obra y parques de maquinaria; protección de patrimonio cultural); unas actuaciones de seguimiento (calidad atmosférica, niveles acústicos, sistema hidrológico, gestión de residuos, control de afecciones sobre suelo, erosión de taludes, vegetación, fauna, mantenimiento de permeabilidad territorial, mantenimiento de vías pecuarias, control de vertederos, préstamos, zonas auxiliares, caminos de obra), y finalmente unas actuaciones de seguimiento y vigilancia durante la fase de explotación, con los correspondientes informes (niveles acústicos, efectividad de las pantallas, comprobación de las afecciones al sistema hidrológico, seguimiento de los niveles erosivos, restauración de la cubierta vegetal e informe faunístico).

El estudio de impacto ambiental contiene cartografía, a escala 1:10.000 sobre geología, hidrología, espacios protegidos, vegetación y usos del suelo, vías pecuarias y montes de utilidad pública.

ANEXO IV**Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental**

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones presentadas durante el trámite de información pública, referidas solamente a las actuaciones relativas a las variantes de Castellón Sur-Castellón Norte, Benicassim, Oropesa y L'Aldea, son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Júcar considera que se deben tener en cuenta las siguientes medidas:

Capacidad de desagüe de las obras de fábrica suficiente para permitir el paso del caudal de avenida de cálculo.

Protección de las embocaduras de las obras de fábrica, aguas abajo, tendentes a evitar erosiones al restituir el agua a su cauce natural.

Dimensionamiento las obras con los gálibos mínimos que garanticen el paso de los caudales sólidos previsibles.

Reposición de la servidumbre de paso del agua sin modificar las servidumbres naturales actualmente existentes, garantizando la inexistencia de riesgo de encharcamiento o inundación en las zonas próximas al trazado de la vía.

Garantía en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, afectando únicamente al terreno estrictamente necesario.

Garantía de no afección de los rellenos y vertidos a cursos de agua superficiales y subterráneos.

Garantía de no afección a las formaciones vegetales de la ribera.

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.

La Confederación Hidrográfica del Ebro manifiesta que las obras descritas afectan a la Confederación Hidrográfica del Ebro en el tramo comprendido entre el límite de las provincias entre Castellón y Tarragona y la población de El Perelló. La autovía cruza el río Ebro a la altura de Amposta, por el mismo viaducto que cruza la N-340 en la actualidad, por lo que no se modifica la sección ni la capacidad de desagüe en el cauce.

Las actuaciones definitivas que se realicen sobre el Dominio Público Hidráulico y la Zona de Policía de Cauces deberán contar con la preceptiva autorización del Organismo de Cuenca del Ministerio de Medio Ambiente.

Se prohíbe efectuar vertidos directos o indirectos derivados de la ejecución de las obras que contaminen las aguas así como acumular residuos o sustancias que puedan constituir un peligro de contaminación de las aguas o degradación de su entorno.

Las instalaciones accesorias de las obras no se emplazarán en áreas ambientalmente sensibles y de protección hidrológica.

Se respetarán en lo posible los taludes naturales actuales del cauce que resulten afectados por las obras, procurando reponer la morfología y la vegetación de éstos, quedando bien estabilizados y naturalizados.

La estabilización de taludes con escollera habrá de realizarse con bloques de piedra suelta y con la menor trabazón posible entre los mampuestos. La colocación se ejecutará desde la coronación del escarpe. Con el fin de naturalizar y aumentar su rugosidad se procederá a revegetar la margen reforzada con escollera para lo cual se utilizarán preferentemente estaquillas de plantas arbustivas propias de ambientes riparios y que no ofrezcan resistencia a la circulación de la corriente en régimen de avenida.

La Dirección General de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana manifiesta que la solución de la autovía produciría un mayor equilibrio territorial, mientras que la solución costera acentúa el desequilibrio existente.

La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación Castellón indica que deben contemplarse las futuras ubicaciones de áreas de descanso, no reflejadas en el estudio informativo.

Dentro del término de Castellón, se estima que la variante a elegir debe transcurrir paralela a la autopista A-7, que discurre desde el término municipal de Castellón y continuar por el término de Benicassim. Asimismo, considera necesario el desdoblamiento de la actual N-340.

El Institut Català del Sol señala que el único trazado propuesto por el estudio informativo transcorre por suelo en el sector denominado «l'Estació de Mercaderies». Solicita que se modifique el trazado en alzado en toda la longitud que transcorre dentro del sector. Que se conserven las líneas de edificación establecidas por el planeamiento urbanístico en dicho sector. Que la zona de dominio público de la carretera no ocupe en ningún caso el suelo definido como privado por el planeamiento urbanístico. Que la zona de servidumbre de la carretera quede definida para que resulte compatible con los usos actualmente admitidos por el planeamiento urbanístico. Por último solicita que se modifique el trazado propuesto para el enlace con la carretera N-235 con objeto de mejorar la visibilidad de la ubicación propuesta al lado del paso a diferente nivel entre dicha N-235 y la línea ferroviaria.

El Ayuntamiento de Benicassim dice que el trazado afectaría negativamente al Paraje Natural del Desert de Las Palmas, paraje de especial protección. A nivel arqueológico puede verse afectado el Mas del Pi y otros puntos de interés, como la zona sur del Barranco de la Farcha y el Barranco de la Aguja. En esta zona se propone que el trazado coincida con la A-7, desplazando esta autopista hacia el este, y no acercar así la nueva infraestructura hacia la montaña.

La opción de trazado que propone el Ayuntamiento a su paso por el término municipal es la I-D.

El Ayuntamiento de Oropesa propone la duplicación de la N-340, frente a la alternativa de variante en este término municipal, así como el aumento de la glorieta que cruza con la autopista de peaje. Se propone el diseño de un nuevo cruce entre el enlace Oropesa 3 y el acceso a la autopista AP-7, disminuyendo así la distancia entre estos enlaces y facilitando el acceso entre parcelas. También se propone disminuir la distancia entre los enlaces Oropesa 1 y Oropesa 2.

El Ayuntamiento de L'Aldea refleja una serie de deficiencias en el Estudio de Impacto Ambiental, y una ausencia de alternativas al trazado previsto en su tránsito por este municipio, que afecta al desarrollo de un Plan Parcial Municipal (Central Integral de Mercaderías). Las consecuencias de estas deficiencias son las siguientes:

Dimensiones y características de los caminos de servicios insuficientes para la maquinaria agrícola y vehículos de la zona.

Efecto barrera debido a la construcción de las infraestructuras. Debe asegurarse el mantenimiento, tanto durante la fase de obras como durante el funcionamiento, de la permeabilidad territorial.

Solicita, entre otras cosas, la ejecución de huecos tipo hombre de 2X2 m cada 300 m que permita atravesar las zonas en terraplén en terrenos de cultivo. Y la colocación de pantallas acústicas en las zonas especificadas en el informe técnico de alegaciones.

Dña Vicenta Agost Calvo solicita que se tomen medidas para que no se vea afectado un chalet de su propiedad al construir una doble calzada en la N-340, ni se afecte a su vida cotidiana por causa del ruido, tráfico, etc.

D. José Membrilla Berbel considera que en el caso de aprobarse la alternativa que discurre en el término municipal de Benicassim por el norte de la autopista A-7, exactamente entre dicha autopista y la urbanización Las Palmas, afectaría gravemente a sus intereses. Propone que se estudie el impacto que el nivel de ruidos producidos por la circulación rodada del nuevo vial supondría para la zona. Manifiesta que el incremento de ruido sobre las parcelas mermaría la calidad ambiental del territorio. En el caso de ser la alternativa contemplada en el estudio la aprobada finalmente, debería adoptarse toda clase de soluciones que impidan la polución acústica, mediante la instalación de pantallas que impidan la transmisión de ondas.

D. Jesús Ger García de Oropesa, representante de Construcciones Castellón 2000 SAU, manifiesta la idoneidad de la alternativa 2 A presentada en el estudio informativo, frente a la 2 B, y resulta un trazado más rectilíneo. Considera más conveniente esta solución ya que aprovecha la infraestructura actual, destacando el menor impacto paisajístico al aprovechar la carretera existente, en lugar de generar nuevos desmontes y terraplenes. Propone así mismo diversas acciones, como lamedora de la conexión con los suelos urbanizables al oeste de la N-340, mejora de la conexión con el peaje de la A-7, aproximación del primer enlace (Oropesa 1) al casco urbano y mejora del tratamiento del segundo enlace (Oropesa 2) como el más próximo al casco urbano.

D. Roberto Trías de Romero, en representación de la Comunidad de Bèns Germans Trías de Romero como propietarios de la finca Burjaceña de L'Aldea, plantea la afección de la autovía sobre la zona de protección de la Torre Burjaceña, que forma parte del catálogo de Patrimonio a proteger. Propone una modificación del trazado que disminuya la distancia a la Torre, reduciendo la distancia entre la Autopista A-7 y la futura carretera.

D. Carlos Raventós Soler como propietario de la finca La Vega de Burjaceña, situada en el término municipal de L'Aldea, propone evitar la construcción de un talud de considerables dimensiones y hacer coincidir de forma tangencial la N-340 con la autopista en el punto en el que las cruza el ferrocarril, quedando ambos viales a nivel del suelo.

El Centre Integral de Mercaderies i Activitats Logístiques S.A. (CIMALSA) indica que en la zona del término municipal de L'Aldea donde se prevé ubicar la carretera, el suelo es urbano y sobre el mismo está prevista la construcción de un centro de transportes. Solicita que se modifique la mediana de los 4 metros previstos a 1 metro, la modificación del trazado en la zona que atraviesa el sector, adaptándolo a las cotas de terreno existentes, que se conserven las líneas de edificación establecidas por el planeamiento urbanístico en dicho sector, que la zona de servidumbre de la carretera quede definida de forma que resulte compatible con los usos actualmente admitidos, y que se modifique el trazado de enlace propuesto con la carretera N-235, evitando la sucesión de dos nudos consecutivos.

Dña Vicenta Agost Calvo de Castellón manifiesta que se deben tener en cuenta medidas que minimicen el ruido, la iluminación, etc. en la construcción de la doble calzada de la carretera N-340.

JUNTA ELECTORAL CENTRAL

15223 *RESOLUCIÓN de 5 de septiembre de 2005, de la Presidencia de la Junta Electoral Central, por la que se anuncia propuesta de designación de concejal del Ayuntamiento de Astigarraga (Guipúzcoa), en aplicación de lo previsto en el artículo 182.2 de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General, de conformidad con lo dispuesto en el número dos del apartado segundo de la Instrucción de la Junta Electoral Central de 10 de julio de 2003 sobre sustitución de cargos representativos locales.*

Habiéndose acreditado una vacante en el cargo de concejal del Ayuntamiento de Astigarraga correspondiente a la candidatura del Partido Popular, y acreditada igualmente la renuncia de todos y cada uno de los candidatos de la correspondiente lista, se ha procedido por la citada entidad política a designar para cubrir la referida vacante, en aplicación de lo previsto en el artículo 182.2 de la LOREG, a don Javier Francisco Moreno González de Lara.

En su virtud, en cumplimiento del número dos del apartado segundo de la Instrucción de la Junta Electoral Central de 10 de julio de 2003 (BOE número 171, de 18 de julio) sobre sustitución de cargos representativos locales, se ordena la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial del Estado, a fin de que, en el plazo de dos días desde dicha publicación, puedan los representantes de las candidaturas denunciar irregularidades que impidan el nombramiento de dicha persona propuesta, dentro de cuyo plazo podrán examinar el expediente en las dependencias de esta Junta Electoral Central.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de septiembre de 2005.—El Presidente, José María Ruiz-Jarabo Ferrán.

15224 *RESOLUCIÓN de 5 de septiembre de 2005, de la Presidencia de la Junta Electoral Central, por la que se anuncia propuesta de designación de concejal del Ayuntamiento de Durango (Vizcaya), en aplicación de lo previsto en el artículo 182.2 de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General, de conformidad con lo dispuesto en el número dos del apartado segundo de la Instrucción de la Junta Electoral Central de 10 de julio de 2003 sobre sustitución de cargos representativos locales.*

Habiéndose acreditado una vacante en el cargo de concejal del Ayuntamiento de Durango correspondiente a la candidatura del Partido Popular, y acreditada igualmente la renuncia de todos y cada uno de los candidatos de la correspondiente lista, se ha procedido por la citada entidad política a designar para cubrir la referida vacante, en aplicación de lo previsto en el artículo 182.2 de la LOREG, a don Vicente de la Quintana Díez.

En su virtud, en cumplimiento del número dos del apartado segundo de la Instrucción de la Junta Electoral Central de 10 de julio de 2003 (BOE número 171, de 18 de julio) sobre sustitución de cargos representativos locales, se ordena la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial del Estado, a fin de que, en el plazo de dos días desde dicha publicación, puedan los representantes de las candidaturas denunciar irregularidades que impidan el nombramiento de dicha persona propuesta, dentro de cuyo plazo podrán examinar el expediente en las dependencias de esta Junta Electoral Central.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de septiembre de 2005.—El Presidente, José María Ruiz-Jarabo Ferrán.

15225 *RESOLUCIÓN de 5 de septiembre de 2005, de la Presidencia de la Junta Electoral Central, por la que se anuncia propuesta de designación de concejales del Ayuntamiento de Zalla (Vizcaya), en aplicación de lo previsto en el artículo 182.2 de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General, de conformidad con lo dispuesto en el número 2 del apartado segundo de la Instrucción de la Junta Electoral Central de 10 de julio de 2003 sobre sustitución de cargos representativos locales.*

Habiéndose acreditado vacantes de concejal del Ayuntamiento de Zalla correspondientes a la candidatura de la coalición EAJ-PNV/EA, y