

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

15431 *Resolución de 15 de octubre de 2018, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Autovía A-7 del Mediterráneo, tramos: Vilanova D'alcolea-Les Coves de Vinroma, Coves de Vinroma-La Salzedella y La Salzedella-Traiguera (Castellón).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) 1º del Grupo 6 del Anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación 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 7.1.a), procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1. c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EslA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las consultas adicionales realizadas.

A. Identificación del promotor del proyecto y del órgano sustantivo. Descripción del proyecto y de los elementos ambientales significativos de su entorno.

A.1 Promotor y órgano sustantivo del proyecto.

Con fecha 10 de noviembre de 2017 tiene entrada en este Ministerio, el proyecto «Autovía A-7 del Mediterráneo, tramos: Vilanova d'Alcolea-Les Coves de Vinromà, Les Coves de Vinromà-La Salzedella y La Salzedella-Traiguera (Castellón)», procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, actuando como órgano sustantivo y promotor de dicho proyecto.

A.2 Descripción del proyecto: Objeto y justificación. Antecedentes. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

A.2.1 Objeto y justificación.

El objeto del proyecto es la ejecución del tramo de la Autovía A-7 comprendido entre entre Vilanova d'Alcolea y Traiguera, siguiendo el corredor interior de la carretera autonómica existente CV-10, con una longitud aproximada de 48 km.

Esta autovía se encuentra incluida en el Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020 (PIE) de la Comunidad Valenciana y el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI) del Ministerio de Fomento, recogida en el subprograma referido a nuevas infraestructuras y autovías: Actuaciones en la A-7, corredor entre Cataluña y la Comunidad Valenciana, en prolongación de la CV-10, en la provincia de Castellón.

A.2.2 Antecedentes.

El proyecto comprende tres tramos que desarrollan el corredor definido en el proyecto básico de «Autovía de la Plana CV-10. Tramo Vilanova d' Alcolea-San Rafael del Río», redactado por la Generalitat Valenciana y con DIA favorable el 30 de mayo de 2008. Los últimos 6 kilómetros desarrollan el trazado definido en el «Estudio Informativo Autovía A-7. Tramo Castellón-l'Hospitalet de l'Infant. Subtramo: La Jana-El Perelló (Castellón)» redactado por el Ministerio de Fomento, con DIA favorable, publicada en 11 de abril de 2013 en el Boletín Oficial del Estado.

A.2.3 Localización.

Desde su inicio en la conexión de la CV-10 y la CV-13, la nueva autovía discurre por los términos municipales de Cabanes, Benlloc, Vilanova d'Alcolea, La Torre d'En Doménec, Les Coves de Vinromà, La Salzadella, Sant Mateu, Xert, La Jana y Traiguera, todos ellos de la provincia de Castellón.

A.2.4 Alternativas.

El promotor ha considerado dos alternativas de trazado para esta autovía, además de la alternativa cero o de no actuación:

- Alternativa 1: Desarrolla la solución planteada en el proyecto básico «Autovía de la Plana CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea - San Rafael del Río», redactado por la Generalitat Valenciana y con DIA favorable el 30 de mayo de 2008.
- Alternativa 2: Consiste en un reajuste del trazado alternativa 1, incorporando aspectos funcionales, mejora de la accesibilidad y de la conectividad de los municipios de la zona, de seguridad vial y de integración ambiental.

A continuación se describen de forma sintética las características que las definen:

	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
Longitud.	48,5 km.	48,4 km. Tramo 1: 14,4 km. Tramo 2: 16,2 km. Tramo 3: 17,8 km.	47,6 km. Tramo 1: 14,2 km. Tramo 2: 15,9 km. Tramo 3: 17,5 km.
Enlaces.	Ninguno.	10 enlaces. Tramo 1: 3 enlaces. Tramo 2: 2 enlaces. Tramo 3: 5 enlaces.	9 enlaces. Tramo 1: 3 enlaces. Tramo 2: 2 enlaces. Tramo 3: 4 enlaces.
Velocidad.	100 km/h con limitaciones puntuales (70 km/h en intersecciones).	120 km/h.	120 km/h.
Características geométricas.	1 calzada de 10 m con 2 carriles de 3,5 m.	2 calzadas con 2 carriles de 3,5 m. Arcenes exteriores: 2,5 m. Arcenes interiores: 1,0 m. Mediana: 12 m.	
Trazado en planta.	Radio mínimo: 100 m.	Radio mínimo: 800m.	Radio mínimo: 1.550m. Excepcional: 1.000m. (Sierra Solana).
Trazado en alzado.	Pendiente máxima: 6,0%.	Pendiente máxima: 5,0%. Pendiente mínima: 0,3%. Kv mín cóncavo: 7.000. Kv mín convexo: 15.300.	Pendiente máxima: 4,0%. Pendiente mínima: 0,3%. Kv mín cóncavo: 15.000. Kv mín convexo: 32.500.

El promotor ha seleccionado la alternativa 2.

A.2.5 Descripción sintética de la alternativa seleccionada.

La alternativa 2 seleccionada tiene una longitud total de 47,6 km, y está dividida en 3 tramos: tramo 1 (Vilanova d'Alcolea - Les Coves de Vinromà) de 14,2 km; tramo 2 (Les Coves de Vinromà - La Salzadella) de 15,9 km; y tramo 3 (La Salzadella - Traiguera) de 17,5 km.

La infraestructura cruza numerosas ramblas y barrancos. Se plantea la construcción de 14 viaductos para el cruce de la autovía con los cauces más relevantes de la zona. Los viaductos proyectados son de vigas apoyadas en dos estribos laterales y pilas ubicadas en el cauce. En los cauces de menor entidad se instalarán marcos de hormigón de diferentes dimensiones en función de los caudales de paso.

Se han propuesto una serie de áreas para préstamos, que a su vez servirán de zonas de vertedero. Las necesidades de materiales en obra se estiman en 4,5 millones de m³. La superficie total propuesta es de 375 ha repartidos en 19 áreas que suponen un total de 14 millones de m³ de materiales de diferentes características. El promotor indica que se ha propuesto un volumen superior al necesario debido a que son pocos los que reúnen características adecuadas para la formación de las capas de firme, hormigones y escolleras.

Se utilizarán los caminos existentes para acceder a la zona de obra y a las áreas de préstamo que se utilicen para la extracción del material de obra. Estos caminos existentes se acondicionarán cuando sea necesario. Además se ejecutarán nuevos caminos de servicio junto a la autovía. Las zonas auxiliares se ubicarán en el entorno de los enlaces y en las áreas de préstamo.

El proyecto contempla la construcción de 9 enlaces para conectar la autovía con las carreteras y las poblaciones de la zona y un Centro de Conservación en el término municipal de La Jana, cerca de la población, junto a la N-232.

A.2.6 Alcance de la evaluación.

La presente evaluación ambiental se realiza sobre el proyecto «Autovía A-7 del Mediterráneo, tramos: Vilanova d'Alcolea-Les Coves de Vinromà, Les Coves de Vinromà-La Salzadella y La Salzadella-Traiguera (Castellón)» y no comprende el ámbito de la evaluación de los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de desastres, ni de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad minera, entre otras, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y están fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental.

Las zonas de préstamos y vertederos quedan incluidas en el alcance de esta evaluación bajo las condiciones establecidas en la presente declaración, si bien estas zonas requerirán de la correspondiente autorización administrativa por parte del organismo competente de la Generalitat Valenciana.

A.3 Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Desde el punto de vista geológico el trazado se encuentra en la zona de enlace entre la Cordillera Ibérica y la Costero Catalana, encajándose entre las zonas bajas de las áreas de vegas y los relieves más accidentados. La traza se sitúa sobre materiales calizos y margas del Chateniense-Mioceno y arcillas y gravas del Cuaternario. Los puntos de interés geológico más cercanos a la traza son el modelado fluvial de la Rambla de Cervera y el área de la Valltorta, donde se observan importantes fenómenos de erosión fluvial.

Respecto a la hidrología de la zona, el proyecto se ubica en la cuenca del Júcar. Desde su inicio en la prolongación con la CV-10 en el término municipal de Cabanes hasta el tramo final en Traiguera se interceptan varias subcuencas; se trata de ramblas y barrancos, con un régimen típicamente mediterráneo de fuertes avenidas de poca duración. Destacan por su mayor entidad el Barranco de Peñarroya, el de Peñalarga, el Barranco de La Valltorta, el del río Segarra y la Rambla de Cervera.

Algunas de las cuencas hidrológicas de estos cauces presentan niveles de riesgo de inundabilidad elevados, según el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre la Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).

En cuanto a la hidrogeología, el área de actuación se encuentra sobre el sistema acuífero nº 55 «Javalambre Maestrazgo», y más concretamente dentro del subsistema n.º 56/03 «Maestrazgo» en las comarcas del Maestrat y de Els Ports de Morella. La vulnerabilidad de los acuíferos está clasificada casi en la totalidad del recorrido de la traza como media-baja excepto dos zonas, con vulnerabilidad alta: Sierra de La Solana en el límite entre los términos municipales de Canet Lo Roig, Traiguera y La Jana, y la Rambla de Cervera, ubicada entre los términos de Sant Mateu y La Jana.

La vegetación potencial de la zona se corresponde con la serie termo-meso mediterránea ibero-levantina y la serie meso mediterránea castellano aragonesa, caracterizadas por la presencia de coscojares, enebrales y aliagares, entre otras especies vegetales.

La vegetación actual es el resultado de la sustitución de la vegetación característica por los cultivos de secano, mayoritariamente plantaciones de olivos y almendros. Algunos de estos olivares cuentan con ejemplares centenarios catalogados como árboles monumentales, según la Orden 22/2012, de 13 de noviembre, de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, como son los que se encuentran en Mas del Pou, en el término municipal de La Jana. La vegetación natural actual ha quedado relegada fundamentalmente a la zona de la Sierra de La Solana (albaidar, encinar, espinar) y a las ramblas y barrancos, cuya vegetación está adaptada a la temporalidad del cauce (adelfares, juncales, carrizales, zarzales y alguna saucedá).

Según indica el promotor no se ha inventariado ninguna especie de flora protegida a lo largo del trazado de la autovía. No obstante, se menciona la proximidad a dos microrreservas: Pont de la Jana en el término municipal de Sant Mateu y La Morería en el término municipal de Les Coves de Vinromà.

En cuanto a los Hábitats de Interés Comunitario (HIC) según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (modificada por la Ley 33/2015, de 21 de septiembre), en el entorno del área del proyecto el más abundante es el 5330, que se corresponde con los lentiscares o zonas de garriga, presentes en la zona de la Sierra de la Solana.

En cuanto a la fauna, el trazado coincide en gran parte con áreas de afluencia y paso de aves. Destaca la presencia águila perdicera (*Aquila fasciata*), águila real (*Aquila chrysaetus*) y aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), incluidas en el Catálogo Valenciano de Especies Amenazadas. En el inicio del trazado se sitúa un área de cría, campeo y dispersión de este último, coincidiendo con la delimitación de uno de los espacios de la Red Natura cercanos a la traza (ZEPA ES0000445 «Planiols – Benasques»), aunque también se localizan áreas de nidificación a lo largo del trazado de 48 km en La Salzadella, Sant Jordi, Tírig, Albocàsser, Canet lo Roig, Traiguera y Les Coves de Vinromà.

Cerca del proyecto, a 2 km del trazado, se encuentra la laguna natural interior de Sant Mateu, ubicada al sur de dicha localidad. Se trata de una laguna temporal de carácter endorreico donde la acumulación de agua depende de la pluviometría estacional. En ella nidifican el ánade real (*Anas platyrhynchos*), el zampullín común (*Tachybaptus ruficollis*), la focha común (*Fulica atra*) y la gallineta común (*Gallinula chloropus*). También es utilizada como zona de paso por otras aves migratorias. Actualmente, se encuentra en tramitación su incorporación al catálogo de Zonas Húmedas de la Generalitat Valenciana.

Además en el área de influencia de la infraestructura hay que destacar la presencia de otras 2 especies incluidas en el Catálogo Valenciano de Especies Amenazadas, la nutria (*Lutra lutra*) y la tortuga de agua (*Emys orbicularis*), presente en la Reserva de fauna de Las Passeres, próximo al enlace 2.

Respecto a los espacios protegidos de la Red Natura 2000, el trazado de la nueva autovía no coincide territorialmente con ninguno de los delimitados en el territorio, si bien la traza discurrirá muy próxima de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Planiols – Benasques» (ES0000445), que se divide en dos territorios, uno a unos 110 metros al este de la traza, entre Cabanes y la CV-13, y otro a unos 1300 metros al este de

traza entre Vilanova d'Alcolea y La Torre d'En Doménec. Entre otras la importancia de este espacio se debe a la presencia del aguilucho cenizo, que utiliza el área para nidificar, contando con un buen número de parejas contabilizadas.

La nueva autovía también se encuentra próxima del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Serra d'En Galceràn» (ES5223055) situado unos 800 m al oeste del trazado en el punto más cercano, en el término de Les Coves de Vinromà.

El paisaje en el área de influencia de la infraestructura destaca por su carácter agrícola (olivos y almendros) y por la presencia de barrancos y ramblas que serán cruzados por la nueva autovía. Es de destacar la presencia de algunos elementos patrimoniales y etnográficos, como los muros de mampostería para la contención de bancales agrícolas, que se consideran de interés desde el punto de vista cultural y paisajístico.

Existen numerosas vías pecuarias que serán atravesadas por la autovía, entre ellas las Cañadas Reales de las Monjas y Carbó y la de la Balsa Llorà en el término municipal de Les Coves de Vinromà.

En cuanto a los elementos del patrimonio histórico cabe mencionar la vía romana «Vía Augusta» que será cruzada por la autovía en el término municipal de Benlloc (Tramo I), así como numerosos yacimientos arqueológicos inventariados, de los cuales la traza intercepta el de Les Montaneres, y el del Barranc dels Estornells en el tramo I, y puede afectar el Camí de Sant Mateu en el tramo III.

B. Resumen del resultado del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y cómo se han tenido en consideración.

El 27 de mayo de 2017 se publica en el Boletín Oficial del Estado («BOE») nº 126 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana sobre sometimiento a información pública de los documentos técnicos, así como el EsIA de los 3 tramos del proyecto. Igualmente el anuncio fue publicado en la prensa local y expuesto en la Demarcación de Carreteras del Estado y en los ayuntamientos afectados, así como en la página web del Ministerio de Fomento. Con anterioridad, el 26 de abril de 2017, la Dirección General de Carreteras consultó a las Administraciones públicas afectadas.

Las administraciones públicas afectadas consultadas y las contestaciones emitidas, se señalan en la Tabla 1 (columna a) y las alegaciones recibidas finalizado el plazo de información pública se especifican en la Tabla 2.

Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados*	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el ESIA)
* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.	
Confederación Hidrográfica del Júcar. Comisaría de Aguas y Dirección técnica. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	Sí.
Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	No.
Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Ministerio de Fomento.	Sí.
ADIF. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.	Sí.
Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.	No.
Consellería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural (1).	No.
Diputación Provincial de Castellón.	Sí.
Consellería de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo (2).	Sí.
Consellería de Educación, Investigación, Cultura y Deporte. (3).	Sí.

Consultados*	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el ESIA)
* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.	
Ayuntamiento de Benlloc (Castellón).	No.
Ayuntamiento de Cabanes (Castellón).	No.
Ayuntamiento de Les Coves de Vinromà (Castellón).	Sí.
Ayuntamiento de La Jana (Castellón).	Sí.
Ayuntamiento de La Salzadella (Castellón).	Sí.
Ayuntamiento de Sant Mateu (Castellón).	Sí.
Ayuntamiento de Torre d'en Doménec (Castellón).	Sí.
Ayuntamiento de Traiguera (Castellón).	No.
Ayuntamiento de Vilanova d'Alcolea (Castellón).	Sí.
Ayuntamiento de Xert (Castellón).	No.

(1) Contesta la Subdirección General de Evaluación Ambiental indicando que se ha solicitado informe a diversos servicios de la Consellería, y solicita una prórroga para emitir informe. Con fecha 26 de julio de 2017 se recibe el informe de la Dirección Territorial de Castellón sobre vías pecuarias.

(2) Envía informe la Dirección General de Industria y Energía.

(3) Envía informe la Dirección General de Cultura y Patrimonio.

Tabla 2. Alegaciones recibidas en la información pública

Aeropuerto de Castellón, S.L. (AEROCAS).
Grupo para el Estudio y Conservación de los Espacios Naturales - GECEN.
Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes Catalans - GEPEC-EDC.
Ecologistes en Acció de Vinaròs.
Federación Ecologistas en Acción del País Valenciano.
Asociación Arca Ibérica.
Varios particulares (5).

C. Resumen del análisis técnico del órgano ambiental.

Con fecha 10 de noviembre de 2017 se recibe el expediente del proyecto, que incluye los tres documentos técnicos de los tres tramos del proyecto (memoria y planos), el EsIA conjunto, las consultas realizadas a las administraciones públicas afectadas y el resultado de dichas consultas y de la información pública realizada (alegaciones presentadas) con objeto de que se formule la Declaración de Impacto Ambiental.

Analizado el expediente se observó que no constaban los informes de varias de las administraciones públicas afectadas, algunos de ellos preceptivos en virtud del artículo 37.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, por lo que con fecha 29 de noviembre de 2017 se solicita informe a la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental y el 22 de diciembre de 2017 a la Dirección General del Cambio Climático y Calidad Ambiental y a la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, todas ellas de la Generalitat Valenciana, adjuntándoles una copia del proyecto y del EsIA.

Recibidos los anteriores informes y analizada toda la documentación del expediente, con fecha de 21 de marzo de 2018, se solicita al promotor documentación complementaria en relación con: préstamos y vertederos y definición de los enlaces, características de los viaductos, caminos de acceso a las obras, permeabilidad de la infraestructura para la

fauna, medidas correctoras del impacto acústico, medidas preventivas de la afección a la laguna de Sant Mateu, y medidas de restauración de la vegetación.

El 16 de junio de 2018 se recibe el informe complementario remitido por la Subdirección General del Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana, relativo a la implantación de pantallas vegetales como medida preventiva de atropellos del aguilucho cenizo. Por último, el 28 de junio de 2018 se recibe la información complementaria que había sido solicitada al promotor con fecha de 21 de marzo.

La conclusión de todas estas actuaciones se resume en el apartado de tratamiento de los impactos significativos del proyecto C.2.

Con la información hasta aquí recabada se elabora la declaración de impacto ambiental.

C.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El EsIA contiene un análisis multicriterio de las alternativas propuestas que tiene por objeto estudiar y comparar las alternativas propuestas desde el punto de vista económico, ambiental, funcional y de seguridad vial.

Desde el punto de vista ambiental se ha tenido en cuenta la presencia de espacios protegidos, zonas con vegetación natural, zonas inundables y áreas con presencia de patrimonio cultural o de restos de yacimientos arqueológicos.

La alternativa 0 o de no actuación se descarta porque no presenta ninguna ventaja teniendo en cuenta los factores socioeconómico, funcional y de seguridad vial.

Las alternativas 1 y 2 discurren muy cercanas en planta superponiéndose en varios tramos. La ocupación de suelo, longitud, características geométricas, taludes, etc. son muy similares, siendo las diferencias más significativas la modificación en la ubicación de uno de los enlaces (enlace 5) en la alternativa 2, que se desplaza 2 kilómetros hacia el norte y la eliminación del enlace de Sant Mateu Sur. También la alternativa 2 se desplaza unos 250 metros respecto de la alternativa 1 en el entorno del Mas del Pou, para evitar la afección a olivos de gran porte.

La alternativa 2 plantea un mayor número de viaductos, en lugar de obras de fábrica o marcos de hormigón prefabricados, lo que afectará menos a la hidrología de los cauces y disminuye el efecto barrera para la fauna. También se reduce la afección a zonas con vegetación natural en la Sierra de la Solana desplazándose ligeramente la traza hacia el este, de modo que se minimiza el desmonte y la afección a zonas con vegetación natural, aunque se incrementa el movimiento de tierras al aumentar los terraplenes.

Desde el punto de vista funcional y de seguridad vial la alternativa 2 supone una mejora respecto a la 1 ya que se mejora la accesibilidad y conectividad de los municipios de la zona, se mejora la visibilidad y por tanto la seguridad vial.

C.2 Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida.

A la vista del EsIA, las contestaciones a las consultas y las alegaciones recibidas, completados por la información complementaria aportada por el promotor y las consultas complementarias practicadas, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

C.2.1 Geología y geomorfología. Préstamos y vertederos.

La construcción de la nueva infraestructura supone la pérdida definitiva de una superficie aproximada de 400 ha. Los movimientos de tierras necesarios se han calculado de forma independiente para cada uno de los 3 tramos teniendo en cuenta la posibilidad de que no se vayan a ejecutar de forma simultánea.

Según se indica en el EsIA, el estudio de aprovechamiento de materiales ha detectado para la alternativa seleccionada que los materiales excavados podrán reutilizarse en los rellenos, no estando prevista la necesidad de vertederos. Según la documentación complementaria aportada por el promotor en junio de 2018 las necesidades de materiales

para la obra son de 4.500.000 m³. Se proponen 19 zonas de préstamo todas ellas colindantes o muy próximas a la traza con espesores de aprovechamiento entre 1 y 4 m que arrojan un volumen de materiales superior al necesario.

Revisadas las características de dichas zonas se ha constatado la presencia en dos de las mismas (préstamos B6 y B7) de HIC, por lo que se considera que ambas deben ser excluidas.

En todos los casos se prevé la restauración vegetal y paisajística remodelando las superficies, incorporando una capa de tierra vegetal de 50 cm y posterior siembra y plantación con las especies propias de la zona.

Por otro lado, la creación de desmontes y terraplenes originará un impacto sobre la geomorfología así como un riesgo de generar procesos erosivos. Están previstas las siguientes medidas para minimizar el impacto: revegetación de todos los taludes; en los taludes de desmonte elevados incluir una berma de 5 m de anchura para facilitar la revegetación; adoptar pendientes suaves en los terraplenes (2/1) en algunos tramos para mejorar la estabilidad y la restauración vegetal de los mismos.

C.2.2 Hidrología superficial y subterránea.

Hidrología superficial: Según indica el EsIA la infraestructura intercepta 21 cauces naturales significativos. En fase de construcción existe riesgo de entrada de vertidos a las aguas superficiales de los numerosos cauces por los que cruzará la nueva vía. De todos ellos tan sólo uno, el barranco de Valltorta, presenta agua de forma permanente, por lo que se colocarán barreras de sedimentos para prevenir su afección.

La Dirección General de medio Natural y Evaluación Ambiental de Valencia indica que dado el marcado carácter torrencial de las precipitaciones, estas barreras de sedimentos deberían plantearse para todas las zonas de instalaciones auxiliares y acopios temporales próximos a cauces. El promotor indica que se contemplará esta medida en las fases posteriores de redacción de los proyectos constructivos.

Por otro lado, la zona se caracteriza por presentar un riesgo importante de inundación en algunas áreas del territorio en las que la nueva autovía interceptará ramblas y barrancos. Según el Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) los de mayor nivel de riesgo de inundación son los barrancos de La Font, de Tornés y Peñalarga, así como en la zona endorreica del barranco del Bosque y la Rambla de Cervera.

El promotor destaca que se han empleado los criterios de diseño de la Norma de Drenaje publicada en 2016. Como consecuencia la alternativa 2 plantea la ejecución de 14 viaductos frente a los 6 de la alternativa 1, y las obras de drenaje transversal han aumentado su capacidad de desagüe respecto al proyecto inicial.

No obstante, el Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje de la Generalitat Valenciana indica que en el EsIA existen cálculos diferenciados de 100 y 500 años de periodo de retorno según cauce, sin justificar el criterio para la aplicación de uno u otro y destaca que se debe cumplir el artículo 21 del PATRICOVA según el cual al tratarse de una infraestructura estratégica de alta vulnerabilidad (carreteras de intensidad media diaria mayor de 2.000 vehículos/día) tanto los drenajes transversales como la protección de la infraestructura deben estar diseñados y calculados para un periodo de retorno de 500 años.

La citada Dirección General concluye que se deberá realizar un estudio de inundabilidad que analice la hidrología y los drenajes longitudinales y transversales, que justifique las soluciones constructivas adoptadas para la plataforma de la autovía en los cruces con los cauces, comprobando que no se produce un incremento significativo de la peligrosidad de inundación. El promotor indica que realizará este estudio en fases posteriores de redacción del proyecto.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica los criterios que deben cumplirse en relación con las actuaciones en los cauces. Entre otras cuestiones expone que las obras de fábrica o pasos de agua deberán dimensionarse con los gálibos mínimos para paso de caudales sólidos; la servidumbre de paso del agua deberá reponerse de tal modo que se

cumpla el artículo 47.1 del texto refundido de la Ley de Aguas aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001 de 20 de julio; las embocaduras se protegerán y se dispondrá de disipadores de energía adecuados; se garantizará en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias; y se minimizarán las ocupaciones de terreno y la afección a las formaciones vegetales de ribera.

Además se deberá cumplir el nuevo Reglamento de Dominio Público Hidráulico modificado por el Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por lo que se deberán tener en cuenta las limitaciones en relación con las zonas de flujo preferente y zonas inundables (artículos 9, 9bis, 9ter, 9quater, 14bis y 126ter).

El promotor indica que en fases posteriores de redacción de los proyectos constructivos se tendrán en cuenta las indicaciones recibidas y se dará cumplimiento a la normativa sobre Dominio Público Hidráulico.

Por último, en cuanto a la solicitud de información complementaria sobre las actuaciones previstas en las ramblas, en especial las del río Segarra y Cervera, el promotor indica que únicamente están previstas actuaciones de revestimiento del cauce con escollera en el caso de la rambla Cervera. En el resto de viaductos sólo será necesario proteger el entorno de las pilas. Incluye un apéndice específico que contiene la justificación de las actuaciones definidas en la rambla Cervera y una propuesta de medidas preventivas y correctoras.

Hidrogeología: La excavación de tierras puede hacer aflorar el nivel freático del terreno en algunas zonas, según el EsIA especialmente entre el río Segarra y la rambla de Cervera, y en las zonas de desmonte. El promotor indica que llevará a cabo labores de vigilancia de la posible aparición del nivel freático durante las excavaciones y en caso de producirse su afloramiento, se comunicará al responsable de las obras y se adoptarán las medidas necesarias.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica que se deberá estudiar la localización de los acuíferos, zonas de recarga y surgencia, calidad de las aguas e inventario de vertidos y evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos. El promotor indica que en fases posteriores de redacción de los proyectos constructivos se tendrán en cuenta las indicaciones recibidas.

C.2.3 Vegetación.

Los efectos sobre la vegetación se producen básicamente por la ocupación de la infraestructura. Las afecciones a la vegetación natural se producirán fundamentalmente en la zona de la Sierra de La Solana (albaidar, encinar, espinar) y en los cruces con las ramblas y barrancos, cuya vegetación está adaptada a la temporalidad del cauce (adelfares, juncales, carrizales, zarzales y alguna saucedá).

Se ha identificado coincidencia con el HIC 5330 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos» en la zona de la Sierra de la Solana y también en los préstamos/vertederos B6 y B7. La afección a la vegetación natural en la Sierra de la Solana se ha minimizado en la alternativa elegida respecto del proyecto inicial al desplazarse el eje de trazado disminuyendo los desmontes y aumentando los terraplenes, cuya integración vegetal y paisajística es más fácil. Tras la visita a campo realizada se ha constatado la presencia de HIC en los préstamos B6 y B7 por lo que se considera que ambos deben ser descartados.

En cuanto a los cauces, los que presentan un mayor dosel vegetal según se informa en el EsIA son los barrancos y ramblas de Peñarroya, Peñalarga, Masvell, Valltorta, del Agua, de Les Piques y Rambla de Cervera. En esta última además debido a las características de la rambla y a episodios de torrencialidad e inestabilidad del cauce, está prevista la instalación de una escollera de fondo con una superficie de 100 m de ancho y una longitud de 150 m, para hacer frente a la socavación tanto del lecho como de las márgenes del tramo donde se ubique el viaducto, por tanto en principio en esta zona no se producirá la recolonización por la vegetación natural.

Está prevista la recuperación de las zonas afectadas por las obras para lo cual el promotor ha diseñado un plan de restauración vegetal que consistirá en realizar siembras, hidrosiembras y plantaciones de especies arbustivas y arbóreas.

El informe de la Dirección General del Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana desaconseja el uso de algunas especies (*Retama sphaerocarpa*, *Coriaria myrtifolia*, *Ulmus minor*), la sustitución de otras (como *Lavandula angustifolia* por *Lavandula latifolia*) y el uso muy puntual de otras por tener altos requerimientos edáficos o hídricos (*Myrtus communis*, *Salix eleagnus*, *Salix atrocinerea* y *Populus nigra*, *Sorbus doméstica*, *Acer opalus* ssp. *granatensis* y *Quercus faginea*). Asimismo la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica considera muy baja la propuesta de 100 pies/ha que se cita en el EsIA para la revegetación con especies arbóreas.

Por otra parte, respecto a la restauración de taludes, dicha Dirección General indica que las considera como restauraciones paisajísticas, a los efectos de la aplicación del Decreto 15/2006 de 20 de enero, del Consejo de la Generalitat, por el cual se regula la producción, comercialización y utilización de los materiales forestales de reproducción. Recomienda que se contacte con la suficiente antelación con viveros forestales para la preparación del material forestal a utilizar que, en cuanto a la procedencia, deberá cumplir la legislación forestal autonómica.

El promotor indica que en la siguiente fase de redacción de los proyectos constructivos se desarrollarán en detalle las medidas correctoras a adoptar cumpliendo con las anteriores especificaciones, cuyo presupuesto formará parte del presupuesto de la actuación.

Por último, en cuanto a los olivos de gran porte presentes en el tramo 3, próximos a la finca de Mas del Pou, el EsIA indica que se afectarán algunos ejemplares protegidos por la Ley 4/2006, de 19 de mayo de Patrimonio Arbóreo Monumental de la Comunidad Valenciana (con perímetro superior a 6 metros a la altura de 1,0 metros). En estos casos se realizará el trasplante de los mismos a lugares adecuados, lo más próximos posible a la ubicación original.

El ayuntamiento de Sant Mateu alega en fase de información pública que el promotor solo ha incluido el trasplante de los ejemplares de olivar que cumplan las características físicas de la Ley 4/2006, y solicita que se puedan trasplantar los olivos afectados por la traza de la autovía dentro de las fincas de los agricultores afectados. El promotor indica que en el proyecto se contemplará el trasplante de ejemplares de olivos afectados como integración ambiental de la propia autovía.

C.2.4 Fauna.

La zona del proyecto tiene un carácter marcadamente agrícola. Sin embargo existen sierras y hábitats naturales a ambos lados de la misma, por lo que la ocupación permanente de la infraestructura y elementos asociados (caminos de acceso, viaductos, enlaces, etc.) generará un efecto barrera que supondrá una fragmentación del territorio y la alteración de los corredores ecológicos.

En el EsIA se han identificado los corredores de fauna interceptados coincidentes en gran medida con los numerosos cauces y barrancos que son atravesados por el trazado del proyecto. La documentación complementaria aportada en junio de 2018 incluye una propuesta preliminar de pasos de fauna, en función de los corredores y las especies faunísticas identificadas a ambos lados de la infraestructura, teniendo en cuenta las recomendaciones (en cuanto a número y tipología de diseño) del documento de Prescripciones Técnicas para el Diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Segunda edición, revisada y ampliada) del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente disponible en la página web del MAPAMA.

Según se indica en la documentación complementaria se propone la ejecución de 2 nuevos viaductos, uno en el barranco Dorenon (PK 6+600) del tramo 1 y otro en el barranco de Povet (PK 5+300) del tramo 3 en sustitución de 2 marcos y la ampliación de los marcos previstos en otros dos puntos del tramo 3: P.K 16+000 y PK 17+100.

En fases posteriores de redacción de los proyectos constructivos se analizará en detalle la propuesta preliminar. Las embocaduras de las obras de drenaje se diseñarán y acondicionarán de acuerdo con las recomendaciones del manual «Prescripciones Técnicas

para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (2015).

La infraestructura contará con un cerramiento perimetral, con malla de tipo cinegético, a lo largo de todo el trazado, diseñado de forma que re-direccione a los animales hacia los pasos de fauna y se incluirá la definición de los correspondientes dispositivos de escape.

En cuanto a las especies amenazadas, destaca la posible afección al aguilucho cenizo ya que todo el área por donde discurre la autovía es zona de cría y hábitat de caza para la especie. La Dirección General del Medio Natural y Evaluación Ambiental de Valencia indica que durante el periodo de reproducción de la especie (abril a julio) deben localizarse los nidos por personal especializado para determinar las zonas donde no se podrán realizar trabajos.

Para ello durante los meses de abril y mayo se realizará una prospección en una anchura de 500 metros a cada lado de la nueva infraestructura para localizar los posibles nidos de esta especie. Los resultados de la misma se comunicarán al Servicio de Vida Silvestre u órgano competente de la Generalitat Valenciana. Se establecerá un círculo de protección de al menos 200 metros de radio mínimo dentro del cual no se podrá realizar ningún trabajo de desbroce, limpieza u otros trabajos preparatorios de ejecución de la obra hasta el mes de julio. El promotor indica que se cumplirá este condicionante.

Además, entre las medidas propuestas en el EsIA para protección del aguilucho cenizo, se propone la implantación de una barrera vegetal de coscojar denso (a ambos lados de la autovía) en el tramo más próximo a la ZEPA ES000445 Planiols-Benasques, con el objeto de obligar a estas aves a elevar el vuelo y evitar atropellos.

Consultada la Subdirección General del Medio Natural de Valencia sobre las zonas en que debería implantarse esta barrera y su composición específica, con fecha 11 de junio de 2018 se recibe su informe en el cual se indica, en cuanto a las especies a implantar que, para que la barrera pueda cumplir su función de prevención de atropello, debe crearse una pantalla de arbolado de gran porte.

Por tanto, no considera que la coscoja sea una especie adecuada por su crecimiento lento y bajo porte y recomienda, además de las especies consideradas en el apartado 6.6.3 del EsIA, especies de cultivos tradicionales de la zona como moreras, almeces o nogales. Respecto a localización de estas pantallas se instalarán en las zonas con más frecuencia de aguilucho cenizo. Dichas zonas se concretan en el apartado D.4. de la presente Resolución.

En cuanto a las otras 2 especies incluidas en el Catálogo Valenciano de Especies Amenazadas, la nutria y la tortuga de agua presente en la Reserva de fauna de Las Passeres, según indica la Dirección General del Medio Natural y Evaluación Ambiental de Valencia en principio siempre que no se afecte a los puntos de agua y las actuaciones no excedan de localizaciones indicadas en la cartografía del proyecto, ambas especies no deben verse afectadas.

Por último, en cuanto a la laguna natural interior de Sant Mateu, que alberga importantes poblaciones de aves acuáticas, mamíferos, reptiles y anfibios, la Dirección General del Medio Natural y Evaluación Ambiental de Valencia indica que, aunque el nuevo trazado se aleja de la laguna, debe garantizarse la no afección a la misma, para lo cual se considera necesario analizar en detalle si las obras proyectadas alterarán los aportes hídricos a la misma, tal y como se establece en el apartado D.2.2. de la presente Resolución.

C.2.5 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000.

La actuación no afecta directamente a ningún espacio natural protegido ni a espacios de la Red Natura 2000, si bien como se ha mencionado en apartados anteriores la ZEPA de Planiols-Benasques se sitúa a escasos 110 metros de la nueva autovía. La Dirección General del Medio Natural y Evaluación Ambiental de Valencia, de acuerdo con lo establecido el Decreto 60/2012, de 5 de abril, del Consejo, por el cual se regula el régimen especial de evaluación y de aprobación, autorización o conformidad de planes, programas y proyectos que puedan afectar la red Natura 2000, resuelve que el proyecto no tendrá efectos apreciables sobre la Red Natura 2000, por lo que acuerdo con el que establecen

los artículos 6 y 7 del citado Decreto, no tiene que someterse a evaluación detallada de sus efectos sobre la Red Natura 2000.

C.2.6 Montes y vías pecuarias.

Ningún monte de utilidad pública de los que se encuentran en la zona se verá afectado directamente por el proyecto.

En cuanto a las vías pecuarias el trazado de la autovía intercepta 22 vías pecuarias de diferente categoría (cañadas, veredas, cordeles y coladas). En algunos casos será necesario cambiar el trazado de la vía pecuaria y en otros se llevará a cabo la reposición a su estado original al finalizar las obras.

La Dirección Territorial de Castellón de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalidad Valenciana informa favorablemente las propuestas de reposiciones, si bien señala algunos condicionantes a incorporar en las reposiciones propuestas. El promotor indica que tendrá en cuenta dichos condicionantes en las fases posteriores de redacción de los proyectos.

C.2.7 Paisaje.

La calidad del paisaje se verá afectada por la eliminación de cubierta vegetal (desbroces y ocupación permanente de infraestructura), por la modificación de las formas del relieve (desmontes y terraplenes), erosión del suelo por movimientos de tierras, asfaltado de superficies y presencia temporal y permanente de instalaciones auxiliares, así como por la fragmentación del territorio que se produce y la interrupción o modificación en el trazado de otras vías de comunicación como caminos y vías pecuarias. También se verán afectados algunos elementos etnológicos (refugios, muros de piedra en seco, aljibes, pozos, etc.) que forman parte del paisaje cultural.

Según indica el promotor la alternativa 2 minimiza la afección paisajística en fase de explotación respecto a la alternativa 1 del proyecto inicial ya que en la Sierra de la Solana y en la zona de Más del Pou, se recuperarán mejor las condiciones ambientales tras un cierto tiempo. Por otro lado, se evita la afección de 4 elementos etnológicos que forman parte de los recursos paisajísticos de la zona.

El EsIA incluye un estudio de integración paisajística que recoge, entre otras medidas, la restauración geomorfológica y vegetal de todas las superficies afectadas por las obras. El Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Generalitat Valenciana considera que la nueva infraestructura alterará el paisaje y que se debe garantizar su integración paisajística y visual. En este sentido considera que el estudio aportado carece de la definición necesaria para valorar la integración paisajística y visual de la nueva infraestructura, por lo que se deberá completar de modo que cumpla con lo establecido en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana. El promotor indica que completará el estudio de integración paisajística en fases posteriores de redacción del proyecto.

C.2.8 Patrimonio cultural.

En el EsIA se indica que se ha realizado una prospección arqueológica complementaria a las realizadas en su día ya que la alternativa 2 supone variaciones respecto del trazado inicial (alternativa 1). Como resultado de la misma se citan los elementos del patrimonio y las medidas previstas para reducir el impacto sobre los mismos consistentes según los casos en seguimiento arqueológico, balizado de seguridad, y catalogación.

La Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalidad Valenciana con fecha 25 de julio de 2017 informa favorablemente la Memoria de Prospección, a los efectos patrimoniales contemplados en el artículo 11 de la Ley 4/98, de 11 de junio del Patrimonio Cultural Valenciano, con la condición de que se cumplan y contemple obligatoriamente las actuaciones previas a la fase de construcción contenidas en el informe así como las medidas correctoras de índole etnológica.

Una de las afecciones más significativas es el tramo de la Vía Augusta, coincidente con la vía pecuaria Colada del Camino de los Romanos en Benlloc, atravesada por el trazado en el tramo 1. El EsIA indica que se realizará un paso superior con un ancho de 10 m tipo pórtico y sin losa inferior, de modo que tanto el itinerario como la estructura de la Vía Augusta no se vean afectados. Posteriormente, se pondrá en valor dicha estructura arqueológica mediante cartelería.

En respuesta a la consulta realizada por el órgano sustantivo en cumplimiento del artículo 37.b) la Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalidad Valenciana emite informe con fecha 26 de septiembre de 2017 indicando que, en el tramo 1 el trazado propuesto atraviesa la Vía Augusta y afecta al yacimiento de Les Montaneres y Barranc dels Estornés, y en el tramo 3 podría afectar al yacimiento del Camí de Sant Mateu. Informa favorablemente el proyecto siempre que contemple, asuma e incorpore una serie de actuaciones arqueológicas con carácter previo a la fase de construcción (excavaciones) o simultáneas (seguimiento). En cuanto a la Vía Augusta en el término municipal de Benlloc indica que se deberá realizar la excavación completa del área afectada y posterior paso elevado de la autovía. El promotor indica que incluirá estas medidas en fases posteriores de redacción del proyecto.

C.2.9 Ruido.

Durante la fase de construcción el movimiento de tierras (excavaciones, carga, transporte y descarga) constituirá una importante fuente de ruido de carácter continuo durante el periodo de 30 meses que se estima durará la obra. La emisión sonora se localizará en las zonas de instalaciones, plantas asfálticas o de tratamiento de áridos y a lo largo de la traza y red de caminos empleados durante las obras para el transporte de materiales. En el EsIA se considera que el nivel de ruido generado es compatible porque no se va a originar una concentración de maquinaria excavando de forma simultánea que dé lugar a niveles de ruido significativos. Por otro lado, el ruido producido por la maquinaria pesada, camiones e instalaciones, se encuentra alejada de las poblaciones.

En la fase de explotación, como consecuencia del tráfico rodado se elevarán los niveles acústicos en el entorno de la nueva autovía. Según el estudio acústico preliminar, al margen de los enlaces, los tramos con mayor sensibilidad acústica son los siguientes:

- P.k. 8+300 a 8+600 margen derecha, en La Torre d'En Doménec.
- P.k. 18+650 a 19+200 margen izquierda en Mas de Tanasio.
- P.k. 17+800 a 19+500 margen derecha, en La Torre Ebri.
- P.k. 21+600 a 21+750 margen izquierda, Mas de Palacio.

La Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana indica que deben concretarse las medidas de mejora del impacto acústico con anterioridad a la emisión de la DIA y tener en cuenta los límites de calidad acústica autonómicos. Según indica el promotor, está prevista la ejecución de rodadura con microaglomerado con características fonoabsorbentes y adicionalmente en las 4 zonas identificadas se definirán las pantallas acústicas necesarias. La ubicación definitiva de estas pantallas vendrá determinada por el resultado del estudio acústico en fases posteriores de proyecto constructivo.

El ayuntamiento de Sant Mateu en fase de información pública solicita incluir pantallas acústicas en construcciones próximas a la autovía, paraje natural municipal, Rambla de Cervera y del pueblo. El promotor indica que en el proyecto constructivo se estudiarán en detalle las afecciones acústicas y se diseñarán las medidas necesarias para minimizarlas y cumplir la legislación vigente.

C.2.10 Población, salud humana.

La Dirección General de Industria y Energía de la Generalitat Valenciana indica que deberá aplicarse lo establecido en el artículo 14 del Real Decreto 840/2015 por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a lo accidentes graves en los que

intervengan sustancias peligrosas, de modo que se tenga en cuenta los objetivos de prevención de accidentes graves y de limitación de sus consecuencias cuando las obras proyectadas puedan originar o aumentar el riesgo o las consecuencias de un accidente grave al estar ubicadas en las proximidades de establecimientos afectados por el anteriormente citado Real Decreto.

El promotor indica que en fases posteriores de redacción del proyecto se hará constar la obligación de cumplimiento de la citada normativa.

Durante la obra, las poblaciones cercanas a la actuación se verán afectadas por el intenso tráfico de camiones y maquinaria, que transitarán por caminos y carreteras cercanas a dichas poblaciones. Este tráfico, con un efecto temporal y de carácter diurno, provocará molestias a la población por emisión de ruido y por una disminución en la seguridad vial.

En fase de obra se verán afectados bienes y propiedades privadas y públicas, como pozos, caminos, instalaciones de abastecimiento, etc., lo que supondrá un perjuicio para la población, sin embargo, estos bienes serán repuestos al finalizar la obra.

Por otro lado, la ocupación del suelo por la nueva infraestructura producirá una pérdida de terrenos productivos (cultivos) que afectará económicamente a la población, especialmente a los agricultores propietarios de los olivos y otros cultivos eliminados por la autovía.

No obstante, en fase de explotación se producirán efectos positivos en la zona al mejorar la conectividad del entorno y mejorar la seguridad vial.

D. Condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente.

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Además, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el EsIA, el plan de restauración y demás documentación complementaria generada.

A continuación, se indican aquellas medidas del EsIA que deben ser modificadas, así como aquellas medidas adicionales establecidas como respuesta a las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y al análisis técnico realizado.

D.1 Geología y geomorfología. Préstamos y vertederos.

D.1.1 Los balances finales de tierras y las zonas de préstamos y vertederos considerados en el EsIA y documentación complementaria, se definirán con mayor detalle durante el desarrollo de los proyectos de construcción y, en su caso, requerirán autorización administrativa del órgano competente, por lo que su viabilidad ambiental se enmarcará en esa fase del proyecto.

D.1.2 Para los materiales de relleno necesario se utilizarán en primer lugar los materiales naturales excavados, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron. En segundo lugar se utilizarán, cuando sea viable, materiales procedentes de canteras existentes legalmente autorizadas. Y por último se recurrirá a la apertura de nuevos préstamos.

D.1.3 Respecto a las áreas de préstamos y vertederos propuestas en la documentación complementaria de junio de 2018, se excluirán los denominados B6 y B7 por afectar a hábitats de interés comunitario. Respecto al resto, para la selección de los lugares óptimos, se dará prioridad a aquellos que no estén ubicados en zonas de elevada permeabilidad, llevándose a cabo en cualquier caso las medidas preventivas necesarias de manera que se asegure que en ningún caso se interferirá con el nivel freático, así como las medidas de impermeabilización pertinentes. No se planteará la instalación de

préstamos o vertederos en zonas inundables, próximas a cauces, con presencia de hábitats de interés comunitario y vegetación natural de interés u olivos de gran porte.

D.1.4 Los préstamos deberán ser autorizados conforme a lo establecido en la Ley 22/1973, de 21 de julio, de Minas y contarán con un plan de restauración de acuerdo con el Real Decreto 975/2009, de 12 de junio, sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras.

D.1.5 Los excedentes de excavación se gestionarán teniendo en cuenta el principio de jerarquía en la gestión de residuos recogido en la Ley 10/1998, de 21 de abril, fomentándose por este orden, su reducción, reutilización, reciclado y otras formas de valorización. De acuerdo a lo recogido en el EsIA, como vertederos se utilizarán las zonas de préstamos seleccionadas.

D.1.6 Los residuos de construcción se gestionarán de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. El proyecto constructivo deberá contener un apartado específico sobre la gestión de los residuos de construcción y demolición generados por las obras cuyo coste formará parte del presupuesto y que como mínimo incluya la estimación de cantidad prevista, medidas de prevención, actuaciones para la reutilización, reciclado, valorización o eliminación previstas, medidas para la separación y planos de las instalaciones destinadas a la gestión.

D.1.7 El material sobrante resultante de la excavación que no resulte apto para rellenos o restauración de zonas de ocupación de instalaciones auxiliares, será caracterizado antes de decidir su destino. Los residuos que no puedan gestionarse como residuo de construcción y demolición se gestionarán según su codificación en la Lista Europea de Residuos.

D.1.8 Una vez finalizadas las obras y a la mayor brevedad posible para evitar fenómenos de erosión, se realizará la restauración geomorfológica de todas las superficies afectadas (desmontes, terraplenes, préstamos/vertederos, áreas de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, etc) y posterior restauración vegetal conforme a los criterios establecidos en el apartado D.3 de la presente Resolución.

D.1.9 Se evitará la construcción o apertura de nuevos caminos utilizando los existentes. En cualquier caso de que, justificadamente, deban abrirse nuevos caminos estos serán desmantelados y restituida la superficie de los mismos a su estado original una vez finalizada la obra.

D.2 Hidrología superficial y subterránea.

D.2.1 En los proyectos constructivos se deberá realizar un estudio de inundabilidad que analice la hidrología y los drenajes longitudinales y transversales, que justifique las soluciones constructivas adoptadas para la plataforma de la autovía en los cruces con los cauces, comprobando que no se produce un incremento significativo de la peligrosidad de inundación. Dicho estudio de inundabilidad deberá ser informado por el departamento competente de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje de la Generalitat Valenciana.

Dicho estudio deberá aportar:

- Las secciones transversales adecuadas comprensivas de los conos aluviales donde se entienda su alcance y se marquen las afecciones de inundabilidad, así como de las zonas inmediatas a las obras de drenaje transversal.
- Justificación explícita y modelización hidráulica para el cumplimiento de los artículos 9 y 21 del PATRICOVA (anejo de drenajes longitudinales y transversales).

D.2.2 En fase de proyecto constructivo se realizará un estudio hidrológico de detalle para conocer si la construcción de la autovía puede afectar a los flujos de alimentación hídrica de la laguna de Sant Mateu tanto superficiales como subterráneos. En caso necesario se propondrán las medidas preventivas y correctoras necesarias para evitar dicha afección.

D.2.3 En la construcción de los viaductos, en los que sea necesario el acceso de la maquinaria a los cauces, ésta se llevará a cabo con el cauce seco, durante el menor tiempo posible y ocupando o afectando a la mínima superficie que sea posible. En cualquier caso, finalizada la construcción de los viaductos los cauces serán restituidos a su estado previo, incluyendo su revegetación con especies autóctonas.

D.2.4 No se ubicarán instalaciones auxiliares o parques de maquinaria en zona de dominio público hidráulico ni zonas inundables. Las zonas donde se ubiquen se impermeabilizarán y se crearán zanjas filtrantes y balsas de decantación para recoger los posibles vertidos que se produjeran de sólidos, grasas y aceites. Se colocarán barreras de sedimentos si están próximas a cauces.

D.3 Vegetación.

Los proyectos constructivos incorporarán un proyecto de restauración vegetal en el que para cada área diferenciada (desmontes, terraplenes, préstamos/vertederos, entradas/salidas de los pasos de fauna, plantación lineal en las zonas limítrofes a la ZEPA, zonas de cauces, etc) se realice una propuesta de restauración vegetal a llevar a cabo, indicando especies, densidades de plantación, tratamientos posteriores para garantizar la permanencia y el buen estado de la revegetación realizada, etc. En el diseño de las diferentes tipologías de restauración vegetal se tendrán en cuenta las consideraciones realizadas por la Dirección General del Medio Natural y Evaluación Ambiental de Valencia.

En la redacción del mismo será de aplicación el Decreto 15/2006 de 20 de enero, del Consejo de la Generalitat, por el cual se regula la producción, comercialización y utilización de los materiales forestales de reproducción. Por tanto la empresa responsable de la restauración deberá encargarse con antelación suficiente la producción del material vegetal de origen geográfico cercano a la zona de destino de la planta.

Dicho proyecto incluirá también las medidas de trasplante de ejemplares singulares de las especies arbóreas y arbustivas (en especial olivos) que sean afectadas por las obras. Se instalarán en las zonas más adecuadas próximas a la ubicación original. Los ejemplares a trasplantar serán seleccionados por un técnico ambiental competente y se documentarán adecuadamente.

Los proyectos de restauración vegetal de cada uno de los tramos contarán con presupuesto propio, y se remitirán a la Dirección General del Medio Natural y Evaluación Ambiental de Valencia con carácter previo a la aprobación del proyecto constructivo.

D.4 Fauna.

D.4.1 Medidas de protección de aguilucho cenizo.

Previo al inicio de las obras, durante los meses de abril y mayo, un técnico ambiental cualificado en coordinación con el Servicio de Vida Silvestre de la Comunidad Valenciana, realizará una prospección en una anchura de 500 metros a cada lado de la nueva infraestructura así como de las zonas previstas para instalaciones auxiliares y préstamos y vertederos, para localizar los posibles nidos de aguilucho cenizo. Finalizada la misma se informará al Servicio de Vida Silvestre si se han localizado nidos de aguilucho cenizo en la banda muestreada.

Sobre los nidos detectados se establecerá un círculo de protección de al menos 200 metros de radio mínimo, dentro del cual no se podrá realizar ningún trabajo de desbroce, limpieza u otros trabajos preparatorios de ejecución de la obra hasta el mes de julio.

Para reducir el riesgo de atropello o colisión de las aves, especialmente del aguilucho cenizo, con el tráfico de la autovía se instalará una pantalla vegetal de arbolado de gran porte, compuesta por especies arbóreas de las contempladas por el promotor en el plan de restauración vegetal, a las que se podrá incorporar otras especies de los cultivos tradicionales de la zona como la morera, el nogal o el almez.

La propuesta de localización de estas pantallas vegetales se realizará teniendo en cuenta las características singulares de desmontes, terraplenes, enlaces, etc, en las zonas de mayor frecuentación de la especie, en ambas márgenes de la autovía. Se estudiará su

ubicación en coordinación con el Servicio de Vida Silvestre de la Comunidad Valenciana, en los siguientes tramos:

- Tramo 1: desde el PK -2+500 al 0+000
- Tramo 2: desde el PK 18+000 al 19+000, desde el PK 24+000 al 28+000
- Tramo 3: desde el PK 30+000 al 31+000, área de intersección con la N-232 y área de intersección con la CV-113.

D.4.2 Medidas para permeabilizar la infraestructura.

En el diseño de las medidas destinadas a la fauna: pasos, vallados, dispositivos de escape, adaptación de obras de drenaje, etc., se seguirán los criterios de la publicación del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. 2015. «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transportes, número 1». En la redacción de los proyectos constructivos se ajustará el trazado para conseguir las frecuencia se pasos de fauna indicada en las citadas prescripciones técnicas.

Durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, se seguirán las «Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte», del anterior Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (2008) y del Organismo Autónomo de Parques Nacionales, del entonces Ministerio de Medio Ambiente (2005) «COST 341. Fauna y tráfico. Manual europeo para la identificación de conflictos y el diseño de soluciones.

D.5 Paisaje.

En los proyectos constructivos se deberá realizar un Estudio de integración paisajística según el artículo 6.4 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP), de la Comunidad Valenciana y el contenido regulado en el Anexo II de la misma, con especial atención a los siguientes aspectos destacados por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Generalitat Valenciana (al que deberá enviar una copia):

a) La caracterización del paisaje se deberá completar mediante la identificación de los recursos paisajísticos existentes en el ámbito del estudio, debiendo aportar información escrita y cartografiada de los mismos, de conformidad con el apartado c) del Anexo II de la LOTUP.

b) El valor y la fragilidad del paisaje se determinarán conforme al apartado b) 4 del Anexo I de la LOTUP, incorporando además los resultados del proceso de participación pública y del análisis visual. Se completará el estudio de integración paisajística con el análisis visual que valore las visuales desde el recorrido que realizaría esta infraestructura, así como la afección visual desde otros puntos de observación y hacia recursos paisajísticos de gran valor.

c) Justificación de la valoración, conforme a lo establecido en los apartados f.1) y h) del Anexo II de la LOTUP.

d) Incorporar medidas de integración paisajística para preservar el carácter de las unidades de alto valor paisajístico (como UP Entorno de Sant Mateu, Tirig y La Salzadella, y UP Olivares de San Rafael), garantizar la continuidad de los elementos de la infraestructura verde y puesta en valor de los elementos etnológicos afectados.

e) Si se establecen medidas de protección acústica, deberá valorarse de manera específica el impacto paisajístico y visual generado, adoptando las soluciones de menor impacto paisajístico y visual.

D.6 Patrimonio cultural.

En la redacción de los proyectos constructivos se cumplirán todas las medidas e indicaciones realizadas por la Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalidad Valenciana contenidas en el informe de 25 de julio de 2017 sobre la Memoria de Prospección arqueológica realizada, así como las actuaciones arqueológicas con carácter previo a la fase de construcción (excavaciones) o simultáneas (seguimiento) recogidas en el informe con fecha 26 de septiembre de 2017.

Si se produjeran variaciones de trazado respecto al proyecto evaluado, deberán someterse estas al informe vinculante establecido en el artículo 11 de la Ley 4/98, de Patrimonio Cultural Valenciano. Cabe indicar también que las zonas propuestas para préstamos y vertederos deberán haber sido objeto de prospección arqueológica previa y correspondiente informe favorable del órgano autonómico vinculante con carácter previo al comienzo de las actuaciones en las mismas.

D.7 Ruido.

Durante la redacción del proyecto constructivo se realizará un estudio acústico detallado teniendo en cuenta los límites de calidad acústica estatales y autonómicos aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica), tomando como límites admisibles de ruido los más restrictivos de ambas legislaciones.

Dicho estudio tendrá por objeto garantizar el cumplimiento de los límites de calidad acústica y proponer las medidas correctoras adecuadas (apantallamientos acústicos u otros) las cuales deberán estar presupuestadas de forma detallada en los proyectos constructivos. Se prestará especial atención a los 4 puntos mencionados en el apartado C.2.9 así como a las zonas de los enlaces. Se valorará el impacto visual y paisajístico de dichas medidas de protección acústica adoptando las soluciones de menor impacto paisajístico y visual, tal y como indica el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Generalitat Valenciana.

En fase de explotación se realizarán campañas acústicas que tendrán por objeto comprobar la eficacia de las medidas correctoras propuestas y proponer nuevas medidas en el caso de que se sobrepasen los objetivos de calidad exigidos.

Cada una de las medidas establecidas en el EsIA y en este apartado deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

E. Programa de vigilancia ambiental.

El EsIA contiene un programa de vigilancia cuyo objetivo consiste en garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas. En cada una de las fases de dicho programa, se realizará un seguimiento de la eficacia de las medidas adoptadas y sus criterios de aplicación, emitiendo los correspondientes informes de vigilancia.

Los proyectos de construcción incorporarán un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el EsIA y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras, que sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante

los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Asimismo, la declaración de impacto ambiental favorable no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Autovía A-7 del Mediterráneo, Tramos: Vilanova D'alcolea - Les Coves de Vinroma, Coves de Vinroma - La Salzedella y La Salzedella - Traiguera (Castellón)» por quedar adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales, siempre y cuando se realice la alternativa 2 seleccionada en las condiciones señaladas en la presente Resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de evaluación ambiental, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 41.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 15 de octubre de 2018.—El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

AUTOVÍA A-7 DEL MEDITERRÁNEO, TRAMOS: VILANOVA D'ALCOLEA-LES COVES DE VINROMA, COVES DE VINROMA-LA SALZEDELLA Y LA SALZEDELLA-TRAIGUERA (CASTELLÓN)

