

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**7424** *Resolución de 21 de mayo de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acondicionamiento del Puerto del Querol, carretera N-232, puntos kilométricos 46,300 al 54,900, tramo Barranco de la Bota-Masía de la Torreta, Castellón.*

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

Según la Orden AAA/838/2012, de 20 de abril, sobre delegación de competencias del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formular, por delegación del Ministro, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero.

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

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

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

El objeto del proyecto es el acondicionamiento de la carretera N-232 en el tramo entre el Barranco de la Bota y la Masía de la Torreta, pp.kk. 46,300 al 54,900. En este tramo la N-232 presenta importantes deficiencias de trazado y plataforma, además de 68 curvas de trazado inadecuado, complicándose concretamente en la zona de ascenso al puerto donde los radios mínimos llegan a ser de 15 m y las pendientes del 10%. Todo ello impide un acceso adecuado a las zonas turísticas de Vinaròs, Benicarló, Peñíscola, Alcocebre, Oropesa y Benicasim, y dificulta el enlace de la industria castellonense con Aragón y el norte peninsular y viceversa.

El proyecto se localiza en el término municipal de Morella, en la provincia de Castellón, en la Comunitat Valenciana.

La longitud de la actuación propuesta es de 7.750,52 metros, con una velocidad de proyecto de 80 km/h y una máxima inclinación de la rasante del 7%.

La sección tipo de la calzada principal se compone de carriles de 3,5 metros variando de una sección con 3 carriles a 2 carriles, según la disposición del carril adicional para vehículos lentos, y arcenes de 1,5 metros.

El promotor estudia dos alternativas de trazado (alternativas 1 y 2) que discurren aprovechando el corredor existente de la carretera N-232. La alternativa 1 coincide en su proyección en planta con la actual carretera en gran parte de su recorrido y la alternativa 2 transcurre, en general, por su margen izquierda hasta el Alto de Querol y por su margen derecha a partir de éste.

Del análisis realizado se concluye que, aún siendo más cara la alternativa 2, supone una mejora global de los aspectos medioambientales, ya que la afección global al medio es inferior que la de la alternativa 1.

Con el trazado de la alternativa 2 se reduce la destrucción de la masa forestal arbolada de carrascas (*Quercus ilex*), quejigos (*Quercus faginea*) y enebros (*Juniperus oxycedrus*) en aproximadamente un 40% con respecto a la alternativa 1. La alternativa 2 también presenta una mejor compensación de tierras.

Asimismo, con la alternativa 2, se incrementa la longitud en viaducto de 1.057 a 1.355 m, distribuyéndose en mayor número de viaductos de menor tamaño y altura. Por tanto, se incrementa el número y calidad de pasos para los corredores de fauna terrestre.

De la misma manera, con el trazado de la alternativa 2 se aprovecha la carretera actual como camino de servicio para acceso a todas las fincas, masías, explotaciones forestales y monte público en las mismas condiciones actuales. Tan solo debe reponerse en dos zonas puntuales. El mantenimiento de la carretera actual minimiza la necesidad de apertura de nuevos caminos de obra y desvíos provisionales para el mantenimiento del tráfico e infraestructuras paralelas para los accesos anteriormente mencionados.

Por otro lado, también supone una mejora global de los aspectos de seguridad vial.

Por tanto, el promotor selecciona la alternativa 2, manteniendo la carretera actual.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El proyecto discurre por el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES5233001 Tinença de Benifassá, Turnell y Vallivana y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES5223001 L'Alt Maestrat, Tinença de Benifassá i les Serres del Turnell i la Vallivana.

Asimismo, en la zona de estudio se localiza la IBA (Important Bird Area) número 149 Puertos de Morella.

A lo largo del trazado se encuentran los siguientes hábitats de interés comunitario: 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*; 9240 Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*; 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus spp.*; y 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con ailaga.

Debido al terreno abrupto, se encuentran bosques bien conservados en el área de estudio. Se identifican las siguientes comunidades vegetales:

Plantaciones de coníferas al final del trazado (entre los pp.kk. 6+500 y 7+000).

Formaciones de encinar, que constituyen, junto con los prados, la vegetación más abundante en la zona de estudio. Se distingue en laderas con marcado relieve y, de manera más continuada, desde el comienzo hasta el p.k. 4+500, aproximadamente. La especie dominante es la encina (*Quercus ilex*) que normalmente está acompañada por coscoja (*Quercus coccifera*).

Formaciones de coscoja (*Quercus coccifera*), resultado de la degradación del bosque de *Quercus ilex* o, al contrario, como respuesta de la regeneración hacia la vegetación clímax ante episodios extremos (incendio, abandono de la agricultura, etc.). Se encuentra acompañada por especies como *Viburnum tinus* o *Rhamnus alaternus*. Es la vegetación predominante en el primer tramo y una mancha aislada posterior en torno al p.k. 5+500, en los alrededores del río Bergantes.

Matorrales pulvulares espinosos, muy ricos en elementos endémicos, que forman una banda arbustiva por encima de los niveles forestales, entre los pp.kk. 6+000 y 7+000.

En lo referente a la fauna, destaca la presencia de las siguientes especies: águila real (*Aquila chrysaetos*); halcón peregrino (*Falco peregrinus*); águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*); águila culebrera (*Circaetus gallicus*); águila calzada (*Hieraaetus pennatus*); nutria (*Lutra lutra*) y galápago leproso (*Mauremys leprosa*), todas ellas incluidas en el anexo del Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.

Además, las siguientes especies, que presentan un área de distribución amplia, se encuentran por toda la zona de estudio: cabra montés (*Capra pyrenaica*); jabalí (*Sus scrofa*); zorro (*Vulpes vulpes*); garduña (*Martes foina*); gineta (*Genetta genetta*); liebre ibérica (*Lepus granatensis*); tejón (*Meles meles*); y gato montés (*Felis silvestres*).

El proyecto discurre por el monte de utilidad pública Monte de Vallivana CS032, de propiedad del ayuntamiento de Morella entre el p.k. 0 + 000 y el p.k. 3 + 500.

### 3. Resumen del proceso de evaluación

#### 3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

3.1.1 Entrada documentación inicial. La entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 25 de septiembre de 2008, la documentación ambiental del proyecto.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. La entonces 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 la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido informe:

Organismo	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	-
Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General del Agua de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana	-
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana	X
Confederación Hidrográfica del Ebro	X
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Diputación Provincial de Castellón	X
Subdelegación del Gobierno en Castellón	X
Ayuntamiento de Morella (Castellón)	-
Grupo para el Estudio y Conservación de los Espacios Naturales, GECEN	-
Centro Excursionista de Castellón	-
Colla Ecologista de Castellón - Ecologistas en Acció.	-
SEO/BirdLife (Madrid)	-
WWW-ADENA (Madrid)	-

La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalidad Valenciana ha efectuado a su vez consulta a los siguientes organismos: Servicios Territoriales de Medio Ambiente de Castellón, Servicio de Biodiversidad y al Área de Conservación de Espacios Naturales.

Los aspectos ambientales más relevantes de las respuestas a las consultas efectuadas son:

Espacios naturales protegidos. La Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana indica que la infraestructura tiene incidencia sobre el LIC Tinença de Benifassá, Turmell I Vallivana; la ZEPA L'Alt Maestrat, Tinença de Benifassá y Sierras del Turmell y la Vallivana, y varios hábitats de interés comunitario.

Trazado. La Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana señala que deberían incluirse en el estudio, alternativas diseñadas para C100, a fin de evaluar su idoneidad y el impacto ambiental previsible. Asimismo, solicitan que el diseño de la calzada sea compatible con una futura duplicación.

Hidrología. La Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana propone como medida correctora para evitar la escorrentía de las aguas pluviales, la instalación de barreras que frenen la erosión en las puntas de la salida de agua.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica que se debe garantizar la no afección a cursos de agua superficiales y aguas subterráneas por vertidos contaminantes durante las fases de construcción y explotación.

Vegetación. La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana considera que la alternativa 2 presenta una mayor afección sobre la vegetación de alto valor ecológico, y que se debe seleccionar la alternativa de trazado que contemple una mayor conservación de carrascas (*Quercus ilex*), quejigos (*Quercus faginea*) y enebros (*Juniperus oxycedrus*), representativas de la vegetación climática. Señala la presencia de los siguientes hábitats de Interés Comunitario: 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, 9240 Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis* y 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus spp.*

Indica que la restauración de las afecciones a la vegetación se haga acorde a la Orden de 10 de septiembre de 2007 de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda por la que se aprueban medidas para el control de las especies vegetales exóticas invasoras en la Comunitat Valenciana. En el mismo sentido se garantizará la utilización de semillas de gramíneas autóctonas en hidrosiembras.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica que se debe garantizar la no afección a las formaciones vegetales de la ribera.

Fauna. La Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana señala que se deberían incluir puntos de paso para la fauna, de acuerdo a las especificaciones contenidas en la Acción COST 341 sobre fragmentación de hábitats causados por vías de transporte.

Monte de utilidad pública. La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana indica que entre el p.k. 0 + 000 y el p.k. 3 + 500 el proyecto afecta al monte de utilidad pública Monte de Vallivana CS032.

Vías pecuarias. La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana advierte que el proyecto afecta, en el p.k. 6+884, a la vía pecuaria nº 6 Vereda de Els Llivis, por lo que deberá habilitarse un paso a distinto nivel para permitir el paso ganadero.

Patrimonio arqueológico. La Dirección de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deportes de la Generalitat Valenciana solicita que se lleve a cabo una prospección arqueológica para valorar el impacto del proyecto sobre el patrimonio cultural.

Instalaciones auxiliares. La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana indica que se deberán tener en cuenta los efectos que generarán la apertura de accesos para el tránsito de maquinaria, la ubicación del parque de maquinaria y localización de préstamos y vertederos ya que en la documentación presentada no se hace referencia concreta a estos aspectos.

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

Por oficio de 5 de mayo de 2009, al tiempo que se le comunicó al promotor la decisión del órgano ambiental de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, se le facilitó copia de las contestaciones recibidas. En el mismo oficio se indica la amplitud y nivel de detalle que debe contener el estudio de impacto ambiental, especialmente en relación a alternativas a considerar, afección a la Red Natura 2000, hábitats de interés comunitario, e hidrología superficial.

### 3.2 Fase de información pública. Resultado.

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto de trazado y su correspondiente estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 227, de 18 de septiembre de 2010.

Con fecha 7 de septiembre de 2010, se solicitó informe a las administraciones públicas afectadas.

La Dirección General de Carreteras remitió a la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 26 de enero de 2011, el expediente completo consistente en: proyecto de trazado, estudio de impacto ambiental, resultado de la información pública e informe sobre las alegaciones presentadas.

Durante el periodo de información pública se recibieron un total de 9 alegaciones, 7 de ellas pertenecientes a organismos e instituciones oficiales y 2 a particulares.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública, así como la respuesta del promotor a las distintas consideraciones planteadas:

**Hidrología.** La Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana solicita que los periodos de retorno de diseño del drenaje transversal y de protección de las infraestructuras sean de 500 años.

El promotor indica que se cumple con los periodos de retorno de 500 años en el diseño del drenaje transversal.

La misma Dirección General expone que deberían elaborarse proyectos específicos para cada una de las zonas de vertido planteadas, definiendo el control del drenaje superficial y las labores de restauración. No obstante, se debería evitar la formación de estas áreas de vertido, y utilizar el material sobrante para la restauración de huecos mineros.

El estudio de impacto ambiental incluye un análisis de zonas de vertido de los materiales sobrantes entre las que se incluyen canteras inactivas, situándose éstas a una considerable distancia del tramo del proyecto, así como huecos que se generarán durante la construcción del tramo de carretera.

La Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, expone la necesidad de disponer de elementos de disipación de energía en las obras de drenaje.

El promotor afirma que se han contemplado los disipadores de energía necesarios consistentes en bajantes escalonadas y bajantes dentadas.

La Confederación Hidrográfica del Júcar advierte sobre las siguientes cuestiones:

Diseño de la capacidad de desagüe de las obras de fábrica para que no se produzca sobreelevación, aguas arriba, de la lámina de agua.

Protección de las embocaduras de las obras de fábrica, aguas abajo, para evitar erosiones.

Dimensionamiento de obras de fábrica que garanticen el paso de los caudales sólidos previsibles.

Reposición de la servidumbre de paso del agua.

Garantía del drenaje superficial de las aguas hacia los cauces.

Reducir las superficies de trabajo de la maquinaria y de los accesos.

Los rellenos y vertidos no afectarán a cursos de agua superficiales o subterráneos por vertidos contaminantes que puedan realizarse durante la fase de construcción.

En cuanto a préstamos en cauces o zonas de servidumbre, se garantizará la no afección a los mismos, y la reposición de éstos una vez finalizadas las obras.

Se garantizará la no afección a las formaciones vegetales de ribera.

El promotor da respuesta a las cuestiones planteadas indicando:

El proyecto de trazado ha sido redactado teniendo en cuenta las prescripciones establecidas por las Confederaciones Hidrográficas afectadas, Júcar y Ebro.

Las obras de drenaje transversal, por homogeneidad con las prescripciones de la Confederación Hidrográfica del Ebro, han sido diseñadas con capacidad de desagüe de avenida de periodo de retorno de 500 años, frente a los 100 años mínimos establecidos por la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Aquellas obras de drenaje transversal con fuertes pendientes de salida, y por tanto, con gran riesgo de erosión, han sido diseñadas mediante bajantes escalonadas, con cuencos amortiguadores, que aseguran un retorno adecuado al cauce. En todo caso, en todas las obras se dispone, tras el abocinamiento de la boquilla de salida, un enchachado protector de transición al cauce.

Todas las obras de drenaje transversal han sido diseñadas mediante marcos de dimensión mínima 2 x 2 m que aseguran el paso de caudales sólidos. No se efectúan cambios en las escorrentías superficiales.

El proyecto recoge la previsión de todos los accesos de obra necesarios, habiendo sido un condicionante fundamental la mínima afección al territorio. Una parte muy significativa del trazado discurre en viaducto, siendo, en la mayoría de los casos, solo necesario el acceso para la realización de cimentaciones y pilas. Los tableros han sido diseñados para su lanzamiento desde la propia traza, por lo que, salvo en las zonas de ocupación directa, no será necesaria la utilización de cimbras de apoyo en los cauces.

Los préstamos y vertederos han sido previstos en zonas sin afección a cauces.

La Confederación Hidrográfica del Ebro considera compatible la actuación en cuanto a los efectos sobre el sistema hídrico.

Geomorfología. El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Castellón solicita como medida de protección frente a la caída de fragmentos rocosos de los taludes, la instalación de una malla de triple torsión colgada, además de la instalación de drenes californianos para favorecer el drenaje del talud.

El estudio de impacto ambiental recoge que, en el caso de que se aprecien sucesos evidentes de erosión, se procederá a la aplicación de técnicas adecuadas para la defensa contra la erosión como cunetas de guarda, bermas, colocación de mantas o mallas, etc. entre otras actuaciones.

Por otro lado hace referencia a una serie de consideraciones en relación a la restauración de los taludes de desmonte y de terraplén. Una de estas medidas es la instalación en los taludes de desmonte de una berma intermedia cada 5-8 m de altura de talud.

El promotor acepta las indicaciones dadas, pero apunta en relación a los taludes de desmonte que la altura de bermas se ha establecido en 12 m (frente a los 8 que comenta el informe). Los taludes y bermas finalmente establecidos, lo han sido, buscando el equilibrio entre posibilidades de restauración, ocupación, gestión de tierras sobrantes, paisajismo etc. Por otro lado, el incremento del número de bermas podría traer consigo un efecto contrario al buscado.

Otra medida que solicita este Servicio es que se cree un muro en la base del talud de desmonte de, al menos, 1 m de altura, para generar una jardinera que permita la plantación con especies arbóreas y trepadoras.

El promotor afirma que la colocación de la jardinera fue contemplada en las primeras fases del proyecto y que quedó descartada debido al incremento de ocupación necesario.

En relación con los taludes de terraplén una de las medidas que solicita este Servicio Territorial, consiste en la colocación de bermas intermedias cada 3-5 m de altura de talud para canalizar el drenaje de la escorrentía y evitar procesos erosivos.

El promotor afirma que no son de esperar problemas de erosión, por lo que la disposición de las bermas y elementos de drenaje en la configuración de terraplenes no evita la erosión de éstos, considerándose que pueden ocasionar el efecto contrario si por circunstancias accidentales el drenaje no funcionara adecuadamente.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Castellón también solicita medidas específicas relativas a sustitución del terraplén situado entre los pp.kk. 2+950 - 3+100 y 4+460 - 4+580 por un viaducto.

El promotor indica que se considera adecuado el empleo de terraplenes para ubicar el material excavado.

Finalmente, solicita la reconversión de la N-232 entre el barranco de la Figuera y el puerto del Querol en camino rural dado que no se prevé tráfico continuo.

El promotor indica que ese tramo es susceptible de convertirse en camino rural.

Vegetación. La Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana solicita que, a la hora de llevar a cabo el compromiso adquirido por el promotor de reponer en al menos un cuádruplo la superficie de vegetación natural de los espacios de Red Natura que haya sido afectada por el proyecto, esta no se produzca sobre terrenos agrícolas y que se estudie la posibilidad de restaurar zonas de monte con trabajos puntuales, tanto de repoblación como de tratamiento de mejora. Asimismo, deberá incluirse en el presupuesto la partida dirigida a la adquisición de terrenos y revegetación.

El promotor afirma que el proyecto contempla la previsión de la partida presupuestaria para las medidas a introducir en relación a la afección al LIC, y entre las que se encuentran las plantaciones.

Por su parte, El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Castellón indica que el transporte de los materiales de obra se realice a través de la traza de la nueva carretera, o de la actual N-232, evitando en la medida de lo posible la apertura de nuevos accesos.

El promotor indica que los caminos específicos proyectados son mínimos, así como que los nuevos caminos específicos para la obra han sido diseñados para el acceso a cimentaciones y pilas de puentes, y mientras la orografía lo permita, éstos han sido trazados en lo posible por la sombra de la traza. Asimismo, afirma que se ha evitado en la medida de lo posible la apertura de nuevos accesos.

Por otro lado, dicho Servicio Territorial, solicita que se jalone la totalidad de la traza de la carretera previamente al inicio de las obras, así como la zona de instalaciones auxiliares y zonas de préstamo.

El promotor indica que se prevé el jalonamiento de toda la obra.

Asimismo, este Servicio Territorial señala que se deberá elaborar un Proyecto de Restauración detallado que incluya la estabilización y revegetación de los taludes de desmonte y terraplén.

El promotor indica que el anejo de ordenación ecológica, estética y paisajística que se elaborará en el proyecto de construcción incluirá esas actuaciones.

Un particular solicita que se desplace unos metros hacia la derecha (sentido N-232 antigua) el eje del tronco del trazado de la nueva carretera (CV- 111), con el fin de evitar la tala de un grupo de encinas de gran valor ecológico, en la parcela 36 del polígono 26, del término municipal de Morella.

El promotor afirma que se estudiará el retranqueo del vial sobre las encinas, y en cualquier caso la afección puntual y su consecuente trasplante se hará acorde a lo recogido en el estudio de impacto ambiental.

Fauna. La Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana señala que se deberán determinar los puntos en que se habilitarán pasos de fauna adecuados a las especificaciones contenidas en la Acción COST 341 sobre fragmentación de hábitat causados por vías de transporte, así como la valoración económica para su ejecución en el presupuesto del proyecto.

El promotor indica que los hábitats y corredores de fauna han sido contemplados en el Estudio de Impacto Ambiental; debido al gran número de viaductos, túneles y falsos túneles existentes en la traza no es necesaria la adopción de estructuras adicionales.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Castellón recoge que, con objeto de evitar atropellos a la fauna y de asegurar una adecuada permeabilidad territorial, respecto a los hábitats y la fauna a ambos lados del vial, se recomienda poner un vallado perimetral a lo largo de todo el vial y que los viaductos y pasos inferiores, se ajusten en su diseño a pasos de fauna acordes con las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales». Asimismo solicita que las obras de drenaje transversal se adecuarán como pasos de fauna tipo B4, constituidas por marcos de 2 x 2 y 3 x 2,5 m.

El promotor afirma que para el diseño de las obras de paso y de la restauración paisajística, se empleará la publicación «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente.

Impacto paisajístico. La Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana sugiere incorporar al proyecto criterios visuales con el objeto de ubicar posibles miradores y zonas de descanso. Adicionalmente, expone que se deberían incluir medidas específicas para que, durante la fase de ejecución, se mantenga el carácter rural y de montaña del entorno que singulariza la zona, minimizando las zonas de ocupación temporales y empleando caminos ya existentes para el acceso a la obra.

El promotor indica que los caminos específicos y las ocupaciones temporales son mínimos.

Asimismo, según dicha Dirección General la ejecución de la carretera debería tener en cuenta la posible afección al conjunto histórico de Morella u otros recursos paisajísticos de la zona, característicos del Maestrazgo, tales como masías existentes, muros de piedra en seco o cualesquiera otros considerados como tales.

Por su parte el promotor afirma que el estudio de impacto ambiental contiene el preceptivo estudio arqueológico en el que no se han encontrado afecciones significativas. El proyecto de construcción recogerá lo que en la tramitación final del estudio arqueológico se determine.

Impacto acústico. El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Castellón señala que el firme de la carretera se deberá adecuar con material elástico para reducir el nivel sonoro que producirá la circulación de vehículos, en las zonas en las que predomina la vegetación natural, desde el Barranco de la Bota hasta el enlace con la CV-111.

El promotor indica que se han diseñado firmes lo más flexibles posibles y compatibles con las condiciones de seguridad vial derivadas de la vialidad invernal del tramo, por lo que el empleo de capas drenantes ha sido descartado, al tratarse de una zona de heladas significativas.

Préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares. El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Castellón, desaconseja la apertura del Préstamo 4 por el impacto paisajístico que ocasionará y su efecto en la cuenca visual externa del núcleo urbano de Morella. Además, indica que deberá contemplarse la prohibición expresa de apertura de zonas de préstamo en todo el entorno inmediato de las obras y que los materiales de préstamo se obtendrán de canteras legalizadas.

En el estudio de impacto ambiental se recoge que este préstamo 4 ha sido descartado ya que se sitúa dentro de la ZEPA L'Alt Maestrat, Tinença de Benifassá i les Serres del Turnell i la Vallivana. El promotor destaca que de utilizarse préstamos, estos se ubicarán en las zonas seleccionadas por el propio estudio. En cualquier caso, los préstamos han sido marcados de forma meramente preventiva pues el balance de tierras de la obra es positivo, encontrándose materiales en la traza con suficiente holgura para toda la obra. Inclusive, se ha previsto que los materiales seleccionados y de aportación para suelos estabilizados en coronación de explanada, se obtengan por machaqueo de los materiales pétreos obtenidos en la excavación.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Castellón sugiere que en lugar de utilizar las tres zonas de vertido propuestas por el proyecto, situadas en vaguadas ocupadas por



cereal, sería aconsejable utilizar el material sobrante en el relleno de préstamos, la restauración de huecos mineros (como la cantera Vega del Moll), en la restauración de taludes de la actual N-232, o para áridos mediante planta de machaqueo.

El promotor expone, respecto de la reutilización de materiales en restauración de taludes, que el proyecto de trazado tiene prevista una partida para el reacondicionamiento de la N-232 y que se evaluará con más detalle la forma de restauración. No obstante destaca que los taludes artificiales a ejecutar poseerán, por condicionantes de estabilidad, unos taludes mucho más suaves que los taludes de desmote en roca existentes. En consecuencia, las posibilidades de ocultar los taludes existentes son muy limitadas.

En relación a las instalaciones auxiliares, este Servicio Territorial señala que deberán ubicarse fuera del área de vegetación natural del Port de Querol, donde existe vegetación de interés representada por formaciones boscosas de carrascas (*Quercus ilex*) y quejigo (*Quercus faginea*), además de matorrales de sustitución del carrascal compuestos principalmente por coscoja (*Quercus coccifera*).

Las áreas de vegetación indicadas han sido clasificadas como zonas de exclusión para la ubicación de instalaciones auxiliares en el estudio de impacto ambiental. Por tanto, no afectan a la citada vegetación.

### 3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental:

3.3.1 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. La entonces DG de Calidad y Evaluación Ambiental solicita al promotor, el 17 de mayo de 2011, información complementaria sobre los siguientes aspectos:

Considerando la alegación presentada por la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana en la que, aparte de solicitar algunas modificaciones en el proyecto, valora como crítica la afección sobre la geomorfología, los hábitats naturales y el paisaje; y dado que la totalidad del proyecto se ubica en el LIC (ES5233001) Tinença de Benifassá, Turnell y Vallivana y la ZEPA (ES5223001) L'Alt Maestrat, Tinença de Benifassá i les Serres del Turnell i la Vallivana, se requiere un capítulo específico de tratamiento de la afección a la Red Natura 2000.

El 7 de octubre de 2011 se recibe, en la entonces DG de Calidad y Evaluación Ambiental, un documento complementario con la información requerida al promotor. Este documento asume gran parte de las modificaciones propuestas en el proceso de información pública por la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalidad Valenciana, entre las que se encuentran:

Se respeta una inclinación máxima de taludes 2H:3V en desmontes en roca y 1H:1V en desmontes en tierra, para lo que ha sido necesario el tendido del talud correspondiente a la trinchera de acceso al túnel.

Se ha reconsiderado la sección tipo con la introducción entre el origen de proyecto y el alto de Querol de muros al pie del desmote y sobre cada berma del talud de desmote con los que se generará una jardinera que permitirá la plantación de los mismos.

La pendiente máxima de los taludes en terraplén es 3H:2V.

Se han proyectado muros de gaviones rellenos con material procedente de la excavación de la obra y muros de escollera creando jardineras para plantaciones al pie de determinados terraplenes.

Se sustituye el terraplén previsto entre el p.k. 3+020 y p.k. 3+090 por un viaducto.

Se incluye un paso de fauna de 7x3.5 m. en el p.k. 7+000.

Se ha modificado la sección tipo en determinados tramos en desmote incorporando bermas intermedias.

Se ha rectificado el trazado de forma que no se afectará a las encinas situadas en la parcela 36 del polígono 26, del término municipal de Morella.

El documento concluye que el proyecto no afectará a la integridad de los valores por los que se declararon los lugares Natura 2000 afectados por el proyecto y sus actuaciones

conexas. Este documento redefine la alternativa 2 con los correspondientes ajustes en movimiento de tierras y longitud de estructuras.

3.3.2 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Con fecha 19 de octubre de 2011 la entonces DG de Calidad y Evaluación Ambiental remitió la información complementaria a la DG de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, solicitando informe relativo a la afección del proyecto sobre la integridad de los espacios de la Red Natura 2000 y las condiciones ambientales a las que debe atender el proyecto.

Con fecha 12 de enero de 2012 se recibe en la DG de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el informe solicitado en el que se indica lo siguiente:

Las medidas propuestas durante el proceso de información pública han sido integradas en su mayor parte en el documento de información complementaria, con lo cual se ha conseguido disminuir de manera sensible la afección ambiental del proyecto.

A pesar de que el documento indica que no va a ser necesaria la apertura de préstamos, se insiste en la actuación para limitar el volumen de material de vertido por lo que propone utilizar este material en restauración de huecos mineros como el existente en la Cantera Vega del Moll (a 12 km), restauración de taludes en la N-232, especialmente en las curvas en zig-zag del puerto del Querol y aprovechamiento para la formación de áridos previo machaqueo.

El proyecto no tendrá repercusiones sobre la integridad de los espacios de la Red Natura 2000 siempre y cuando su desarrollo se ajuste a lo previsto en el estudio de impacto ambiental y en el documento de información complementaria.

#### 4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El promotor estudia dos alternativas al trazado aprovechando el corredor existente de la carretera N-232. La alternativa 1 coincide sensiblemente en su proyección en planta con la actual carretera y la alternativa 2 discurre por su margen izquierda hasta el Alto de Querol y por su margen derecha a partir de éste.

A continuación se presenta una comparativa de estas dos alternativas:

Comparación alternativas	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 2B documento complementario
Volumen excavación (m <sup>3</sup> ) . . . . .	1.246.728	786.781	751.426
Volumen terraplén (m <sup>3</sup> ) . . . . .	755.085	555.558	547.602
Volumen de tierras vertedero (m <sup>3</sup> ) . . .	959.650	564.297	523.247
Longitud de falso túnel (m) . . . . .	572	40	40
Longitud túnel en mina (m) . . . . .	0	195	195
Longitud estructuras (m) . . . . .	1.123	1.448	1.518
Altura máxima de Pilas (m) . . . . .	71	53	53
Longitud trazado (m) . . . . .	7.686	7.750	7.750
Longitud desvíos de tráfico (m) . . . . .	2.135	0	0
Longitud caminos de obra (m) . . . . .	3.441	2.667	2.667
Seguridad vial . . . . .	Comprometida	Óptima	Óptima

La alternativa 1 (solución de partida) posee algunas características fácilmente optimizables. En primer lugar, existe una descompensación de tierras por exceso, provocada básicamente por la existencia de fuertes desmontes y falsos túneles en el tramo de ascensión al puerto.

En segundo lugar, la presencia de un total de 4 falsos túneles con un total de 572 metros de longitud, si bien mejora la calidad paisajística frente al desmonte, el método

constructivo (excavación y posterior relleno) provoca la destrucción de la vegetación original y autóctona, así como la desorganización de los distintos horizontes del perfil geológico.

Además, dado que la alternativa 1 pisa en varios tramos la carretera N-232, provoca la necesidad de, en gran parte del recorrido, su reposición como camino de servicio o como desvío provisional para lograr mantener el tráfico durante las obras.

En la alternativa 2 se incrementa la longitud de viaductos para minimizar las zonas de desmonte y falso túnel. Se proyecta un túnel en mina de 195 m, para disminuir los movimientos de tierra, evitando además, la destrucción del hábitat en su montera.

La alternativa 2, con los ajustes mencionados, posee las siguientes ventajas:

Menores volúmenes de desmonte y terraplén, por lo que la descompensación se reduce al 50%.

Se reduce la destrucción de la masa forestal arbolada de carrascas (*Quercus ilex*) quejigos (*Quercus faginea*) y enebros (*Juniperus oxycedrus*) en aproximadamente un 40% con respecto a la alternativa 1.

Reducción de la longitud en falso túnel, con introducción de un túnel en mina de 195 m de longitud.

Se incrementa la longitud en viaducto de 1.123 m a 1.448 m, distribuyéndose en mayor número de viaductos de menor tamaño y menor altura. Así se reduce el viaducto más largo de 483 m a 420 m pasando la altura de pila máxima de 71 m a 53 m. Se incrementa por tanto el número y calidad de pasos para los corredores de fauna terrestre.

Se aprovecha la carretera actual como camino de servicio para acceso a todas las fincas, masías, explotaciones forestales y monte público en las mismas condiciones actuales. Tan solo debe reponerse en dos zonas puntuales. El mantenimiento de la carretera actual minimiza la necesidad de apertura de nuevos caminos de obra y desvíos provisionales para el mantenimiento del tráfico e infraestructuras paralelas para los accesos anteriormente mencionados.

Finalmente la alternativa 2 ha tenido ajustes en el documento complementario en movimientos de tierras y longitud de estructuras que han generado el desarrollo de la alternativa 2B.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Los impactos significativos descritos en el estudio de impacto ambiental son los siguientes:

Espacios naturales protegidos. El proyecto se desarrolla dentro del LIC Tinença de Benifassá, Turmell I Vallivana ES5233001 y la ZEPA L'Alt Maestrat, Tinença de Benifassá y Sierras del Turmell y la Vallivana ES5223001. No obstante, no se preven repercusiones sobre la integridad de los citados espacios de la Red Natura 2000. Esta valoración coincide con el informe de la DG de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.

El estudio de impacto ambiental y el documento de información complementaria recogen medidas preventivas, correctoras y compensatorias dirigidas a minimizar los efectos negativos sobre los valores ambientales de estos espacios. Entre estas medidas se encuentran:

Restauración de hábitats de interés comunitario en áreas cercanas a la zona ocupada por el trazado con la finalidad de dar continuidad al hábitat afectado.

Habilitación de partidas presupuestarias que puedan dedicarse a potenciar actividades de recuperación de especies incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, entre las que destaca el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*)

Colocación de balizas en todas las líneas eléctricas ubicadas en una banda de 1 km a ambos lados de la carretera, tanto en líneas actuales como en las que sea preciso reponer.

Restauración del tramo de la N-232, entre el camino del barranco de la Figuera y el puerto del Querol, como camino de tierra, para lo que se propone eliminar la capa

bituminosa del firme, así como la señalización, balizamiento y defensas. Además, se realizarán actuaciones de relleno, estabilización y revegetación de taludes, reduciendo la anchura del vial.

**Hidrología.** El proyecto de trazado ha sido redactado teniendo en cuenta las prescripciones establecidas por las Confederaciones Hidrográficas afectadas, Júcar y Ebro, dimensionándose las obras de drenaje transversal para un periodo de retorno de 500 años. Se ha previsto disponer disipadores de energía para evitar erosiones al restituir el agua a su cauce natural.

El promotor prevé, entre otras, las siguientes medidas preventivas y correctoras para la fase de construcción:

Jalonamiento provisional de protección para evitar afecciones en el cauce del arroyo Bergantes.

Barreras de retención de sedimentos en las proximidades de los cauces.

Tratamiento de las aguas procedentes de la excavación de los túneles.

Impermeabilización del suelo del parque de maquinaria con solera de hormigón y balsa de decantación para tratamiento de efluentes.

Zona específica de lavado de cubas de hormigón y maquinaria.

Planta depuradora de aguas residuales domésticas.

Plan de gestión de residuos peligrosos.

**Geomorfología y edafología.** El proyecto plantea una inclinación máxima de taludes 2H:3V en desmontes en roca y 1H:1V en desmontes en tierra, y una pendiente máxima de los taludes en terraplén de 3H:2V. Se incluyen bermas intermedias y muros al pie de determinados taludes.

El balance de tierras estimado para la alternativa seleccionada por el promotor con los ajustes realizados en el documento complementario (alternativa 2B) es el siguiente:

Balance de tierras				
	Excavación	Rellenos	Volumen a vertedero	Volumen de préstamo
Volumen (m <sup>3</sup> )	751.426	547.602	523.247	0

No obstante, el promotor ha analizado 6 posibles áreas de préstamo, seleccionando los préstamos 5 y 6 como posibles, tanto por volumen, como por calidad y restricción medioambiental.

Complementariamente se ha realizado un inventario de canteras y graveras con objetivo de poder abastecer a la obra de materiales de mejor calidad que la de los préstamos. Así, se espera obtener todo el material necesario de la cantera Áridos Curto, que queda situada en la carretera de Becite en el kilómetro 5, presentando un acceso muy bueno a través de carreteras asfaltadas. La distancia al punto medio de la traza de esta cantera es aproximadamente de 58 km.

El promotor destaca que los préstamos han sido marcados de forma meramente preventiva pues el balance de tierras de la obra es positivo, encontrándose materiales en la traza con suficiente holgura para toda la obra. Incluso se ha previsto que los materiales seleccionados y de aportación para suelos estabilizados en coronación de explanada, se obtengan por machaqueo de los materiales pétreos obtenidos en la excavación.

Respecto a las zonas de vertedero, se han localizado dos canteras de mármol abandonadas, Cantera de Chert y Cantera de la Mola, situadas en las proximidades de la localidad de Chert. Cada una de estas canteras tiene capacidad suficiente para albergar todos los excedentes de la obra y distan unos 16 km del inicio del proyecto.

Asimismo, se han analizado 3 zonas que podrían albergar vertederos para el excedente de tierras. El vertedero 1 dispone de dos pistas de acceso situadas entre los pp.kk. 56 y 57 de la N-232. La distancia al centro de la traza es de aproximadamente 6 km. Al vertedero 2 se puede acceder desde una pista que parte de la N-232 entre los pp.kk. 57 y 58 situándose

a una distancia de 8 km del centro de la obra. El vertedero 3 se encuentra en las zonas internas que deja el enlace con la carretera CV-111 y se encuentra dentro de los límites del Lugar de Interés Comunitario (LIC) ES5233001 Tinença de Benifassá, Turnell y Vallivana.

El volumen que pueden albergar es el siguiente:

Vertedero 1 = 200.000 m<sup>3</sup>.

Vertedero 2 = 320.000 m<sup>3</sup>.

Vertedero 3 = 22.500 m<sup>3</sup>.

El caso del vertedero 3 es excepcional, ya que a pesar de que actualmente la zona se clasifique como restringida, por estar dentro de los límites de Red Natura 2000, una vez que se ejecuten las obras quedará como zona degradada entre carreteras. El vertido de materiales en este punto serviría para su acondicionamiento e integración paisajística.

El promotor asume el acopio, conservación y mantenimiento de la tierra vegetal y posterior uso en labores de restauración.

Instalaciones auxiliares. Con el fin de determinar las zonas del entorno del trazado ambientalmente compatibles con la localización de las instalaciones auxiliares tanto temporales como permanentes (préstamos y vertederos) se ha zonificado el ámbito de afección potencial del proyecto según los tres tipos siguientes:

Zonas excluidas, en las cuales se prohibirá la localización de cualquier tipo de construcción temporal o permanente, acopios de materiales o instalaciones al servicio de las obras. Estas zonas comprenden: masas forestales de encina y quejigo, hábitats de interés comunitario, yacimientos arqueológicos y vías pecuarias.

Zonas restringidas, de forma que ninguna instalación permanente (préstamos y vertederos) podrá ubicarse dentro de sus límites y comprende los espacios incluidos en la Red Natura 2000 (LIC ES5233001 Tinença de Benifassá, Turnell y Vallivana, ZEPA ES5223001 L'Alt Maestrat, Tinença de Benifassá i les Serres del Turnell i la Vallivana y LIC ES5223002 L'Alt Maestrat).

Zonas admisibles: Son las zonas no incluidas en las dos categorías anteriores.

Vegetación y hábitats naturales. Las principales formaciones vegetales afectadas son formaciones boscosas de encina, matorral denso de coscoja, matorral pulvular espinoso, prados y pastizales y plantaciones de coníferas.

Las superficies afectadas según hábitats naturales de interés comunitario son las siguientes: 24.170 m<sup>2</sup> del hábitat 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*; 5.371 m<sup>2</sup> del 9240 Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*; 71.872 m<sup>2</sup> del 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus spp.*; y 16.314 m<sup>2</sup> del 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con ailaga.

Las medidas mitigadoras previstas por el promotor son las siguientes:

Balizamiento de toda la zona de actuación.

Protección de ejemplares arbóreos próximos a la traza mediante tablones ligados al tronco con alambre hasta una altura no inferior a 2,5 m.

Precauciones en las excavaciones realizadas en las proximidades de los árboles.

Trasplante de ejemplares de encina afectados por el trazado.

Revegetación en todos los terrenos alterados por las obras.

Fauna. Con objeto de minimizar las molestias sobre las comunidades faunísticas, especialmente de aves, derivadas principalmente de la eliminación de la vegetación, el ruido y del trasiego de vehículos y maquinaria, el promotor prevé las siguientes medidas:

Fase de construcción:

Prohibición de eliminación de la cubierta vegetal, movimiento de tierras, voladuras y apertura de nuevas vías de acceso, durante las épocas más sensibles para la fauna, que corresponde al intervalo de tiempo desde primeros de marzo a finales de julio y, de forma especial entre abril y julio.

Antes de proceder a la demolición o desmantelamiento de estructuras y obras de fábrica preexistentes, que coincidan en el tiempo con las épocas reproductoras establecidas (marzo-julio), se procederá a la inspección de las mismas para verificar la existencia o no de nidadas de especies de aves catalogadas. En el caso de que se presenten nidadas, se evitará la demolición de las estructuras hasta la conclusión del periodo de puesta.

Construcción de los viaductos situados en los corredores de fauna del Barranco de la Figuera y el río Bergantes no simultáneamente, permitiendo que siempre exista un corredor disponible para la fauna.

Fase de explotación:

Vallado de tipo progresivo con su base enterrada, para así impedir el paso de pequeños animales a la vía, y con dispositivos de escape para los animales que accidentalmente hubieran accedido a la misma.

Instalación de rampas rugosas en los drenajes longitudinales cada 40-50 m que permitan la salida de la fauna que caiga accidentalmente en ellos. Se adecuarán las paredes de las arquetas, que serán lo suficientemente tendidas (30-45°) para permitir el escape de pequeños vertebrados que pudieran quedar atrapados en las mismas.

Instalación de pasos de fauna. A este respecto el promotor prevé la adecuación de las obras de drenaje como pasos de fauna con una sección mínima de 2 x 2 m, una banda lateral seca de al menos 0,5 m, y plantaciones específicas. En total el proyecto incluye 21 estructuras aptas para paso de fauna: 7 drenajes transversales de 2 x 2 m, 2 drenajes transversales de 3 x 2,5 m, 9 viaductos, 1 túnel, 1 falso túnel y 1 paso de fauna de 7x3,5 m. El diseño de estas estructuras se realizará de acuerdo con las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales».

Vías pecuarias. La vía pecuaria Vereda de los LLivis discurre por el cauce del río Bergantes. Se dispone, para el paso sobre este río, un viaducto de dos vanos; el vano que salva la vereda y el río presenta una anchura efectiva de 35,60 m, suficiente para que esta vía pecuaria no se vea afectada.

Patrimonio. El estudio arqueológico recogido en el estudio de impacto ambiental, describe las afecciones al patrimonio arqueológico y etnológico de la zona. Se ha realizado una prospección arqueológica intensiva sin remoción del terreno.

En relación al patrimonio arqueológico se han detectado las siguientes afecciones:

Puntos kilométricos	Patrimonio arqueológico
5+300/5+200	Material lítico disperso.
6+600/6+500	Material cerámico disperso.
7+500/7+400	fragmentos cerámicos.
7+400/7+300	sílex disperso.

El promotor prevé el seguimiento arqueológico intensivo de la remoción de terrenos y jalonamiento de protección durante la fase de obras.

El patrimonio etnológico afectado directamente es el siguiente:

Puntos kilométricos	Patrimonio etnológico
4+700	Portera.
5+200/5+300	Aixopluc, Bassa y margen de piedra en seco.
5+700/6+000	Mas, Aixopluc, refugi, marges, bassa y portera.
7+100/7+200	Marges.

En estos casos se prevé la realización de una ficha normalizada de etnología.

Todos estos trabajos tendrán que ser autorizados por la Consejería de Cultura, de acuerdo con lo previsto en el artículo 60 de la Ley de Patrimonio Cultural.

Impacto acústico. Durante la fase de obra se prevé limitar los horarios de circulación de camiones y el número máximo de unidades movilizadas por hora, evitando el periodo comprendido entre las 23:00 y las 7:00 horas. Por otro lado se exigirá la ficha de Inspección Técnica de Vehículos de la maquinaria empleada en las obras.

El promotor ha redactado un estudio acústico que aporta una previsión de los niveles sonoros que se alcanzarán con la puesta en servicio de la nueva infraestructura y permite adoptar las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de calidad acústica previstos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, y el Decreto 104/2006, de 14 de julio, por el que se desarrolla la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de protección contra la contaminación acústica.

En la alternativa 2 se han detectado 4 zonas que se podrían ser afectadas:

Mas del Querol (p.k. 4+820).  
Venta del Sombrero (p.k. 5+520).  
Hostal de la LLoma (p.k. 6+040).  
Mas de la Torreতা (p.k. 7+560).

No obstante, en dos zonas se supera el máximo establecido para los periodos, diurno, nocturno o ambos. Estas zonas son las siguientes:

Venta del Sombrero (p.k. 5+520).  
Mas de la Torreতা (p.k. 7+560).

El promotor prevé la instalación de dos tramos de pantallas acústicas de 3,5 m altura en Venta del Sombrero entre los pp.kk. 5+490 y 5+600 en el margen izquierdo, y en Mas de la Torreতা entre los pp.kk. 7+500 y 7+640, también en el margen izquierdo.

Paisaje. Se han previsto medidas en relación a la integración de los elementos constructivos, la integración paisajística de los desmontes, taludes en terraplén, vertederos y posibles préstamos, e instalaciones no permanentes de obra.

## 5. Condiciones al proyecto

Para el desarrollo de la solución propuesta por el promotor (alternativa 2B), además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental y en la documentación complementaria, se tendrán en cuenta en la redacción de los proyectos de construcción los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 Adecuación ambiental del trazado. Para conseguir los objetivos de esta condición se modificarán los parámetros de trazado si fuese necesario, teniendo en cuenta el mantenimiento de las condiciones de seguridad.

De acuerdo con lo recogido en el documento complementario, el terraplén previsto entre el p.k. 3+020 y p.k. 3+090 se sustituirá por un viaducto.

Con objeto de disminuir la altura de los desmontes y terraplenes, y por tanto la afección sobre el paisaje y la geomorfología, así como la ocupación de suelo (el de la propia carretera y la franja de terreno marginal que queda entre la carretera actual y la proyectada) y la afección a la vegetación, se ajustarán los parámetros de trazado (en especial el radio en planta) para conseguir una mayor aproximación del trazado proyectado a la carretera actual, en el tramo comprendido entre el viaducto 2.4 (p.k. 2+400) y la intersección con la carretera CV-111 (p.k. 5+050).

Teniendo en cuenta la modificación del trazado que resultaría de la condición anterior, se prolongará el viaducto 4.4 en sentido creciente de forma que la altura de la rasante en los estribos sobre el terreno no supere los 12 m.

Todos los viaductos se proyectarán de forma que en la ejecución del tablero no se afecte ni directa ni indirectamente al valle situado bajo el viaducto, para lo cual se emplearán sistemas de tablero empujado, con cimbra autoportante o de vigas prefabricadas empujadas desde el propio tablero, que es el propuesto en el documento complementario. En ningún caso las vigas prefabricadas se montarán con grúas desde las vaguadas situadas bajo los viaductos como estaba previsto en el estudio de impacto ambiental (salvo en los viaductos 1.6 sobre el Barranco de la Bota y el 5.2 de reposición de la carretera CV-111). En todos ellos, la altura de la rasante sobre el terreno en el eje de los estribos, no superará los 12 m.

El viaducto sobre el Barranco de la Bota está previsto, en el documento complementario, con un vano central de arco metálico apuntado. Los dos semiarcos metálicos se izarán desde apoyos que estarán situados lo más próximos posible a la actual carretera N-232.

Se adecuará la carretera actual N-232 como camino rural, eliminando el firme asfáltico, reduciendo el ancho de la vía y eliminando los elementos y equipamientos de la carretera para su nueva función (paseantes, ciclistas, servicio del monte, acceso a propiedades y extinción de incendios,...).

En los tramos de carretera que queden fuera de uso por el proyecto (N-332, CV-111, caminos afectados por el enlace, etc.) se demolerá el firme, se retirarán los elementos y equipamientos (señalización, barreras,...), restaurándose la morfología del terreno y posteriormente se revegetará con especies similares a las de su entorno.

5.2 Hidrología. Independientemente del cumplimiento de las prescripciones establecidas por las Confederaciones Hidrográficas del Júcar y del Ebro, las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor para la fase de construcción relativas a jalonamiento provisional de protección, barreras de protección y restauración vegetal, se aplicaran en todos los cauces especialmente en el barranco de la Bota y el arroyo Bergantes.

5.3 Protección contra el ruido. El estudio de impacto ambiental desarrolla un estudio acústico modelizado que aporta la estimación de los valores  $L_d$ ,  $L_e$ , y  $L_n$ . Se ha obtenido la situación fónica del año previsto de puesta en servicio de la infraestructura (2011), concluyendo con la necesidad de establecer medidas de protección acústica en la Venta del Sombrero (p.k. 5+520) y en Mas de la Torreta (p.k. 7+560).

La solución elegida deberá desarrollarse a nivel de detalle en el correspondiente proyecto de construcción. Por ello, como parte del proyecto de construcción se realizará un estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan: el Real Decreto 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Igualmente será de aplicación el Decreto 104/2006, de 14 de julio, por el que se desarrolla la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de protección contra la contaminación acústica. El estudio 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, para el año previsto de puesta en servicio y para diversos años horizonte, dentro de la vida útil de la carretera.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección, del tipo de pantallas acústicas absorbentes, caballones de tierra u otras, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas, en las zonas donde sean necesarias, se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las 23:00 y las 7:00 horas en el entorno de los núcleos habitados pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

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



5.4 Zonas de préstamos, vertedero e instalaciones auxiliares. Balance de tierras: En el proyecto de trazado se realiza el balance de tierras para cada alternativa y en el documento complementario, el de la alternativa 2B finalmente propuesta (alternativa 2 modificada). El proyecto es excedentario en tierras por lo que en principio no serán necesarios préstamos. El volumen de tierras a vertedero sin compactar es de 523.247 m<sup>3</sup>.

Vertederos: Las tierras sobrantes de la excavación sólo podrán tener como destino los que se indican a continuación:

Restauración de canteras inactivas o huecos mineros. En el estudio de impacto ambiental se mencionan dos canteras inactivas: cantera de Chert y cantera de la Mola; y la Dirección Territorial de Castellón de la Consejería de Medio Ambiente Agua, Urbanismo y Vivienda, sugiere la cantera Vega del Moll, para la restauración con el material sobrante.

Restauración de los taludes de la N-232 en este tramo, especialmente en las curvas cerradas en zig-zag del Puerto del Querol.

Restauración de los tramos de esta carretera que queden fuera de uso con el proyecto.

Restauración de los taludes en las zonas donde la carretera actual y la proyectada queden próximas y en las áreas encerradas por los ramales de enlace, donde se prevén rellenos de ocultación de taludes en el estudio de impacto ambiental.

Préstamos: Si fuese necesaria alguna aportación de tierras de préstamos, estas deberán proceder de canteras autorizadas por el organismo competente de la Generalidad Valenciana y con planes de restauración aprobados. Cualquier otra zona de préstamos requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente.

Zonas de instalaciones auxiliares: Para las instalaciones auxiliares de obra, en el estudio de impacto ambiental se proponen dos zonas situadas en la margen izquierda de la carretera a la altura de los pp.kk. 6+800 (2.336 m<sup>2</sup>) y 7+000 (4.860 m<sup>2</sup>). Además de estas, se podrán situar en zonas que vayan a ser necesariamente afectadas por las obras, como son las áreas situadas entre los ramales del enlace.

Zonas de exclusión de préstamos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra: Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores de esta condición, en el proyecto de construcción se incluirá una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares, considerando como criterios prioritarios de exclusión los espacios de la Red Natura 2000 y hábitats naturales de interés comunitario; zonas boscosas o con vegetación arbórea; suelos de elevada capacidad agrológica; acuíferos vulnerables a la contaminación; áreas de recarga; márgenes de ríos y arroyos; proximidad a núcleos urbanos (300 m); zonas de interés arqueológico; y zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

Los proyectos de construcción incluirán en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

5.5 Medidas de protección del patrimonio cultural. En el estudio de impacto ambiental se realiza un estudio de los impactos sobre el patrimonio cultural, con una prospección arqueológica intensiva del terreno de toda el área arqueológicamente visible afectada por el proyecto. La prospección tiene dos partes: el análisis previo de la documentación y el trabajo de campo. Los yacimientos arqueológicos fichados por la Dirección General de Patrimonio Cultural se localizan fuera del ámbito de protección de 200 m de los límites del proyecto de actuación. Se han localizado algunos sectores con presencia de material cerámico o lítico disperso que pueden ser directamente afectados por el trazado. Se han localizado numerosos elementos del patrimonio etnológico dentro de los límites del proyecto: elementos arquitectónicos, pozos, norias, ribazos y caminos.

En el estudio se realiza una caracterización del impacto y una propuesta de medidas correctoras, que consisten, en líneas generales en un seguimiento arqueológico intensivo; si tuviese resultado positivo se realizarían sondeos manuales en función de cuyos resultados se derivará la aplicación del seguimiento intensivo del desbroce y desmontes o

la excavación manual de los posibles restos. En el caso de los elementos etnológicos afectados, se propone la realización de la ficha normalizada de etnología.

En coordinación con la Consejería de Cultura de la Generalitat Valenciana se realizará una prospección arqueológica intensiva de la franja de ocupación del trazado (en una franja a cada lado del trazado de al menos 200 m de anchura) y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras, en el que se prestará especial atención a los elementos mencionados en el informe de la Dirección General del Patrimonio Cultural y a los del estudio de impacto ambiental. Estos trabajos se desarrollarán previamente a la redacción de los proyectos de construcción y formarán parte de los mismos. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, etnográfico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en los proyectos de construcción, que además incorporarán un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, 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 arqueólogos de los trabajos que puedan 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 concreto, se tendrán en cuenta las siguientes condiciones: Se adaptará el trazado y se adoptarán las medidas preventivas y correctoras para evitar la afección a la Venta del Sombrero (p.k. 5+540), Hostal de la Lloma (p.k. 6+000) y Mas de Querol (p.k. 4+850).

5.6 Protección de la fauna. Calendario y limitaciones horarias en la ejecución de las obras: De acuerdo con lo establecido en el estudio de impacto ambiental, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, cimentaciones y apertura de caminos de obra durante la época más sensible para la fauna, que para la mayoría de las especies presentes en la zona, va desde primeros de marzo a finales de julio, periodo de nidificación y cría de la mayor parte de las especies.

Para evitar afecciones a la fauna, se evitará realizar actividades de obra (salvo las imprescindibles en el interior de los túneles) entre las 23:00 y las 7:00 horas, horario de actividad de las especies más sensibles, especialmente de mamíferos, en las zonas a las que se ha hecho referencia anteriormente. De la misma forma, se limitará, en ellas el uso de iluminación artificial que pueda causar molestias, en las mismas horas de reposo.

Permeabilidad para la fauna: En el estudio de impacto ambiental y en el documento complementario se realiza un inventario faunístico en el ámbito del proyecto según los tipos de hábitat, un análisis de la permeabilidad para la fauna y una propuesta de pasos de fauna, con sus dimensiones y localización.

En el proyecto de construcción se reflejarán estos pasos adaptando la ubicación definitiva al detalle del proyecto, pero sin que disminuyan en ningún caso las dimensiones y densidad de los 21 pasos de fauna propuestos, y teniendo en cuenta lo siguiente:

Se dispondrá un paso de dimensiones mínimas de 7 × 3,5 m en el p.k. 7+000 aproximadamente, de acuerdo con la propuesta del documento complementario.

Con objeto de alcanzar una densidad de pasos de fauna para grandes mamíferos no menor de 1 paso/km, se aumentarán las dimensiones de al menos uno de los pasos previstos entre el origen y el p.k. 1+120 (viaducto 1.1) a uno de 7 × 3,5 m. Asimismo, se aumentarán las dimensiones a 7 × 3,5 m de al menos dos de los pasos previstos entre el p.k. 4+460 (viaducto 4.4) y el p.k. 7+000 a 7 × 3,5 m, de forma que se cumpla la distancia máxima indicada de 1 km entre pasos de estas características.

Todas las obras de drenaje se adecuarán como pasos de fauna mediante revegetación de sus accesos, banquetas laterales y los otros elementos que se establecen en las Prescripciones Técnicas a que se hace referencia más adelante.

En los arroyos con cauce permanente se proyectarán pódicos (salvo que estén previstos puentes o viaductos) para evitar afectar al cauce natural.

De acuerdo con el diseño del proyecto de trazado, las obras de drenaje como pasos de fauna tendrán unas dimensiones mínimas de un marco de 2 × 2 m.

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 Medio Ambiente 2006 «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, número 1». 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 MARM (2008)».

Las obras de los viaductos 1.6 del Barranco de la Bota y 7.3 del arroyo Bergantes no se realizarán simultáneamente, adaptándose el calendario de obras para que en todo momento uno de los dos corredores de fauna se encuentre disponible sin ninguna alteración.

Otras medidas correctoras. Entre las medidas correctoras, en el estudio de impacto ambiental se prevé la habilitación de partidas presupuestarias que puedan dedicarse a potenciar actividades de recuperación de especies incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y la colocación de balizas (espirales salvapájaros) en todas las líneas eléctricas ubicadas en una banda de 1 km a cada lado de la carretera, tanto en las líneas eléctricas actuales como en las que se reponen. Estas actuaciones deberán ser consensuadas con la DG de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, y se incluirán en los documentos contractuales del proyecto de construcción.

5.7 Protección de la vegetación. De acuerdo con lo recogido en el documento complementario, con objeto de minimizar la afección al bosque de encinas situado en la margen derecha de la N-232 (pp.kk. 51+800 al 52+000), la intersección de la reposición de la carretera CV-111 con la N-232, en el entorno de la Venta del Sombrero, se desplazará hacia el noroeste del orden de 70-100 m manera que no se afecte al citado bosque de encinas.

En la documentación ambiental del proyecto presentado por el promotor para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental se recoge, como medida compensatoria, la reposición de al menos un cuádruplo de las especies arbóreas afectadas por el proyecto. Durante el proceso de información pública se ha detectado la conveniencia de aplicar esta medida; en consecuencia, en coordinación con la DG de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana se redactará el correspondiente proyecto que, formará parte del proyecto de construcción y que, independientemente del proyecto de restauración ambiental propio del proyecto, implementará sobre esa superficie acciones de mejora y restauración de los hábitats naturales y de las especies arbóreas afectadas.

Antes del comienzo de las obras se jalonarán y señalizarán todos los accesos temporales de obra. También se jalonará la franja de ocupación de las estructuras de forma que se produzca la mínima afección a la vegetación.

Se protegerán los ejemplares arbóreos localizados fuera de la franja de explanación de la carretera y caminos repuestos. Para su protección se emplearán tablones de madera rodeando el tronco o el perímetro total que abarque la proyección sobre el suelo del sistema foliar en función de la necesidad de protección.

Durante la ejecución de las obras se aplicará la normativa vigente en materia de prevención de incendios forestales, en particular el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones.

5.8 Integración paisajística. Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas del túnel se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para restituir una morfología del terreno similar a la preexistente, de forma que los desmontes frontales en las bocas sean prácticamente inexistentes. En el caso del falso túnel, este tendrá la longitud suficiente para que se cumpla la condición anterior.

Se realizará una restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando las aristas y perfiles rectilíneos.

En el diseño de taludes además de la seguridad y los criterios técnicos se tendrá en cuenta la integración paisajística y las afecciones (sobre la vegetación, los cultivos,...) que podrían producir taludes más tendidos.

El proyecto de construcción incluirá un proyecto de restauración paisajística, del que formará parte el tratamiento de los taludes, túnel, falso túnel, viaductos, enlaces y del espacio entre la actual carretera y la proyectada, con una ubicación cuidada de las tierras sobrantes de la excavación, entre ellas en el enlace entre la carretera CV-111 y la N-232, donde se prevén rellenos de ocultación de taludes en el estudio de impacto ambiental.

5.9 Uso de neumáticos fuera de uso en el firme de la carretera. En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados o mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la disposición adicional segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los gigantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

#### 6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental para las fases de construcción y explotación con el objeto de establecer un sistema que permita la ejecución de las medidas preventivas y correctoras, así como la valoración de impactos difícilmente cuantificables y la identificación de los no previstos en la fase del proyecto, y la posterior implantación de nuevas medidas.

Este programa de vigilancia ambiental incluye el seguimiento y vigilancia de los siguientes aspectos:

Fase de construcción:

Niveles acústicos emitidos por la maquinaria y las obras.

Ejecución de protecciones acústicas.

Compactación de suelos; y retirada, acopio y extensión de la tierra vegetal.

Obras de drenaje y canalización, de los dispositivos de decantación y de aguas residuales.

Protección de especies vegetales.

Medidas de restauración de la cubierta vegetal; control de hidrosiembras y de plantaciones.

Seguimiento de las comunidades faunísticas afectadas. Se indica que desde el 15 de junio hasta el 31 de julio, se realizará el seguimiento de las obras mediante un técnico especializado que observará las alteraciones del comportamiento de estas especies, como puede ser el abandono de los nidos durante la incubación de los huevos.

Protección del patrimonio arqueológico.

Mantenimiento de la permeabilidad territorial.

Ubicación y explotación de los vertederos y zonas de acopios.

Control de replanteo y localización de zonas de instalaciones y parque de maquinaria.

Control del movimiento de maquinaria, desmantelamiento de instalaciones y limpieza de zona de obras.

Fase de funcionamiento:

Niveles acústicos producidos por la circulación de vehículos.

Efectividad de las medidas de defensa contra la erosión y restauración de la cubierta vegetal.

Permeabilidad de la infraestructura para la fauna.

El proyecto de construcción incorporará 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 estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Antes de la aprobación del proyecto de construcción, la Dirección General de Carreteras remitirá al órgano ambiental un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos y en especial, de aquellos relacionados con condiciones específicas de esta declaración de impacto ambiental.

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.

Durante los primeros 3 años de la fase de explotación se elaborarán informes anuales e informes especiales, en respuesta a circunstancias excepcionales, que también se contemplan para la fase de construcción, así como un informe final que contendrá el resumen y conclusiones de todas las actuaciones de vigilancia y seguimiento desarrolladas y de los informes emitidos.

Los informes del programa de vigilancia ambiental indicados anteriormente quedarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que podrá requerirlos cuando lo considere oportuno.

Considerando las características de las actuaciones proyectadas y la fragilidad del medio en que estas se insertan, la Dirección General de Carreteras, como órgano de la Administración responsable del seguimiento y vigilancia del cumplimiento de lo establecido en la presente declaración, conforme a lo establecido en el artículo 18 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, al objeto de que los órganos de medio ambiente tengan conocimiento exacto de la evolución ambiental del proyecto y de la aplicación de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, creará una Comisión de Seguimiento en la que estarán representadas las siguientes partes:

Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia.

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.

Dirección de obra.

Dirección ambiental de obra.

El citado grupo de trabajo deberá ser convocado por la Dirección General de Carreteras, al menos en los siguientes momentos:

Dos meses antes del inicio de las obras.

Semestralmente durante la fase de obras.

Un mes antes del acta de recepción de la obra.

Anualmente durante los tres primeros años de la fase de explotación.

El promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del Boletín Oficial del Estado en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Acondicionamiento del Puerto del Querol, carretera N-232, puntos kilométricos 46,300 al 54,900, tramo Barranco de la Bota-Masia de la Torreta (Castellón), concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 2B y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 21 de mayo de 2012.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

