

## **ANEJO Nº 1 ANTECEDENTES**



## ÍNDICE

<b>ANTECEDENTES.....</b>	<b>5</b>
1. ANTECEDENTES.....	5
2. ANÁLISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO Y DE SU MODIFICACIÓN...8	8
3. ANÁLISIS DE LA ALEGACIONES RECIBIDAS DURANTE EL PROCESO DE INFORMACIÓN PÚBLICA .....	11
4. ANÁLISIS DE LA ADENDA AL PROYECTO BÁSICO DE LA AUTOVÍA CV-10 .....	12
5. ANÁLISIS DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO BÁSICO DE LA AUTOVÍA DE LA PLANA CV-10. TRAMO VILANOVA D'ALCOLEA – SAN RAFAEL DEL RIO .....	13
6. ANÁLISIS DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO BÁSICO DE CONEXIÓN DE LA CV-10 CON LA CV-1318	
7. ANÁLISIS DE LA AFECCIÓN AL PATRIMONIO CULTURAL VALENCIANO .....	21
APÉNDICE 1. ORDEN DE ESTUDIO Y MODIFICACIÓN DE LA MISMA.....	25
APÉNDICE 2. ALEGACIONES RECIBIDAS DURANTE EL PROCESO DE INFORMACIÓN PÚBLICA .....	26
APÉNDICE 3. DECLARACIONES DE IMPACTO AMBIENTAL.....	27
APÉNDICE 4. PROTOCOLO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA GENERALITAT VALENCIANA .....	28



# ANTECEDENTES

## 1. ANTECEDENTES

El Ministerio de Fomento redactó, en fecha de Junio de 2003 el Estudio Informativo “N-340. Autovía, Tramo: Castellón – L’ Hospitalet de l’Infant. Provincias de Castellón y Tarragona”. Clave EI-E-143 que fue sometido a información pública con fecha 27 de octubre de 2003.

En ese estudio se analizaron en una primera fase, distintas alternativas de trazado para la autovía, que incluían un corredor costero, desdoblando la carretera N-340, con algunos tramos proyectados para velocidades de proyecto de 80 km/h y un corredor interior coincidente con la CV-10, carretera de titularidad autonómica, continuando dicha autovía desde La Pobla Tornesa hasta la Jana. En esa primera fase fueron seleccionadas las alternativas del corredor costero.

Con fecha 11 de abril de 2005 se suscribió el "Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para la ejecución de diversas actuaciones en sus respectivas redes de carreteras".

En dicho protocolo se recogía, fruto de las conversaciones previas entre ambas Administraciones, y de la reconsideración sobre la funcionalidad futura del corredor viario, la conversión en autovía del corredor interior coincidente con la CV-10, dando continuidad a través del mismo a la autovía A-7 hasta llegar al límite de la provincia de Castellón (San Rafael del Río), con la de Tarragona (El Perelló), en lugar de hacerlo en base a la conversión en autovía de la carretera N-340 como se proponía inicialmente en el Estudio Informativo.

En 2005 y, dentro del marco de desarrollo del citado protocolo, la Generalitat Valenciana redactó el Proyecto Básico y Estudio de Impacto Ambiental de la “**Autovía de la Plana CV-10. Tramo Vilanova d’Alcolea - San Rafael**” y el Ministerio de Fomento el Estudio Informativo de la “**Autovía A-7. Tramo: Castellón-L’Hospitalet de l’Infant. Subtramo: La Jana-El Perelló**”, estableciéndose que el Ministerio de Fomento construiría la autovía.



Los dos proyectos citados, tienen un tramo en común de 15 km entre la N-232 en La Jana (Castellón) y el límite de provincia con Tarragona, donde la solución se coordinó entre ambas administraciones.

Ambos proyectos y sus respectivos Estudios de Impacto Ambiental, fueron sometidos a información pública, con fechas 27 de diciembre de 2005 y 22 de septiembre de 2005 respectivamente.

A consecuencia de las alegaciones recibidas durante el trámite de información pública, fundamentalmente realizadas en el tramo perteneciente a la provincia de Tarragona, pero también en San Rafael del Río (Castellón), el Ministerio de Fomento modificó el trazado de la zona limítrofe entre las provincias de Castellón y Tarragona en dos ocasiones.

Ambas modificaciones fueron sometidas a información pública con fechas 1 de octubre de 2007 y 6 de junio de 2010, por el Ministerio de Fomento.

Dado que en la provincia de Castellón el corredor no se modificaba de forma significativa, la Generalitat Valenciana emitió la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto Básico de "Autovía de la Plana CV-10". Tramo Vilanova d'Alcolea - San Rafael" el 30 mayo 2008, supeditada en el tramo correspondiente entre La Jana y San Rafael del Río, al contenido de la Declaración de Impacto ambiental del Estudio Informativo correspondiente al tramo La Jana - El Perelló.

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente emitió la Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo "Autovía A-7. **Tramo: Castellón-L'Hospitalet de. Subtramo: La Jana-El Perelló. Nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló**" con fecha 25 de marzo de 2013.

La Generalitat Valenciana licitó en julio de 2006 las obras de la nueva carretera CV-13 entre Vilanova d'Alcolea, el aeropuerto y Torreblanca conectando la CV-10 con el corredor costero. En dicho proyecto la conexión entre CV-13 y CV-10 se realizaba mediante un enlace con pérdida de prioridad de la CV-13. Con el objeto de mejorar esa conexión, la Generalitat Valenciana redactó el proyecto básico y Estudio de Impacto Ambiental de la "**Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y acceso al aeropuerto de Castellón**" que se sometió a información pública con fecha 21 de agosto de 2007, obtuvo la Declaración de Impacto Ambiental aceptable y se aprobó definitivamente el 24 de junio de 2008. Dicho enlace se encuentra parcialmente ejecutado.

Proyecto	Redactor	Información Pública	Declaración de Impacto Ambiental	Aprobación definitiva
<i>Estudio Informativo "N-340. Autovía, Tramo: Castellón – L' Hospitalet de l'Infant. Provincias de Castellón y Tarragona".</i>	Ministerio de Fomento	27 oct 2003	27 jul 2005 De la variantes de Castellón, Benicassim, Oropesa y L'Aldea	
<i>Proyecto básico y Estudio de Impacto Ambiental "Autovía de la Plana. CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea - San Rafael"</i>	Generalitat Valenciana	27 dic 2005	30 mayo 2008 (DOCV 27/6/12) Del tramo Vilanova d'Alcolea a La Jana	9 julio 2008 (*)
Estudio Informativo " <b>Autovía A-7. Tramo: Castellón-L'Hospitalet de. Subtramo: La Jana - El Perelló</b> " El.1-E-0143.A	Ministerio de Fomento	22 sep 2005	No tramitado	
Modificación de trazado del Estudio Informativo " <b>Autovía A-7. Tramo: Castellón - L'Hospitalet de l'Infant. Subtramo: La Jana - El Perelló</b> " Nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló» El.1-E-143.A	Ministerio de Fomento	1 oct 2007 y 6 jun 2010	25 mar 2013 (BOE 11/4/13)	21 feb 2014 (BOE 28/4/14)
<i>Proyecto básico y Estudio de Impacto Ambiental "Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y acceso al aeropuerto de Castellón"</i>	Generalitat Valenciana	21 ago 2007	21 feb 2008	24 junio 2008
Adenda al proyecto de " <b>Autovía de la Plana". CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea - San Rafael</b> "	Generalitat Valenciana	Enviada a Ayuntamientos y Ministerio en diciembre 2007 (Informe de junio 2008). Incluye un nuevo enlace en la autovía con la carretera CV-156		
(*) AUMAR interpuso el recurso contencioso-administrativo número 27/2009 al considerar sus intereses afectados por la nueva autovía y reclamando el restablecimiento del equilibrio económico financiero de la Concesión. Este aspecto no ha sido considerado por la sentencia, que sí que estimó parcialmente el recurso contencioso-administrativo. La sentencia considera el proyecto carente de Estudio de tráfico válido, y concluye que se deben retrotraer actuaciones a efectos de dotar al proyecto del mismo. El alcance de la sentencia no afecta al contenido ambiental del proyecto y a su Declaración de Impacto Ambiental, pero anula la aprobación del proyecto. Sentencia notificada el 1 de septiembre de 2015.				



La remodelación del enlace entre la CV-10 y la CV-13, mediante movimientos direccionales, afectó a la accesibilidad del municipio de Benlloch. Su Ayuntamiento, conjuntamente con la Diputación de Castellón, solicitó durante el periodo de información pública que se mejoraran los accesos al municipio.

El proyecto de "**Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y acceso al aeropuerto de Castellón**" no se modificó, ya que esta mejora de accesos no afectaba a la primera fase del enlace, que estaba en ejecución.

Atendiendo a la demanda del Ayuntamiento de Benlloch, la Generalitat Valenciana estudió un nuevo enlace en la autovía CV-10 a la altura de la carretera CV-156, recogiéndolo en una **adenda**, que remitió al Ministerio de Fomento en diciembre de 2007, solicitando su inclusión en las siguientes fases del proyecto de la autovía. El Ministerio de Fomento informó este enlace de forma favorable en junio de 2008.

La primera fase de las obras de "**Conexión entre las Autovías CV-10 y CV-13 y acceso al aeropuerto de Castellón**", se puso en servicio en octubre de 2010.

Con fecha 20 de enero de 2009 se emite por la D.G., de carreteras del Ministerio de Fomento la autorización de las Órdenes de Estudio para la redacción de los proyectos de trazado y construcción de la "**Autovía A-7 del Mediterráneo**" que desarrollará el trazado definido en el proyecto básico de "**Autovía de la Plana CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea - San Rafael**", aprobado por la Generalitat Valenciana dividida en tres tramos, y hasta La Jana, quedando pendiente, el subtramo entre La Jana y San Rafael del Río, definido dentro del estudio EI1-E-143 de La Jana – El Perelló:

- **Tramo: Vilanova d'Alcolea - Les Coves de Vinromà (Provincia de Castellón). Clave: 12-CS-5790**" ubicado en los términos municipales de Benlloch, Vilanova d'Alcolea, La Torre d'en Doménec, Les Coves de Vinromà. Con una longitud de 13,6 km.

- **Tramo: Les Coves de Vinromà - La Salzadella (Provincia de Castellón), Clave: 12-CS-5800**", ubicado en los términos municipales de Les Coves de Vinromà, La Salzadella. Con una longitud de 14 km.

- **Tramo: La Salzadella - Traiguera (Provincia de Castellón). Clave: 12-CS-5810**", ubicado en los términos municipales de La Salzadella, Sant Mateu, Xert, La Jana y Traiguera. Con una longitud de 18,3 km.

El 4 de abril de 2011 la Dirección General de Carreteras acuerda la adjudicación del contrato a la UTE CIPSA – CONSULPAL, S.A. y CIVIL MATENG, S.L. del contrato de redacción del proyecto de trazado y construcción "**Autovía A-7 del Mediterráneo. Tramo: Vilanova d'Alcolea - Les Coves de Vinromà (Provincia de Castellón)**". Clave: 12-CS-5790.

Esta autovía se encuentra incluida en el **Plan de Infraestructuras Estratégica 2010-2020 (PIE) de la Comunidad Valenciana y el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024)** 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.*

Toda la tramitación ambiental realizada en el Proyecto básico de la "**Autovía de La Plana CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea – San Rafael del Río**" fue llevada a cabo por la Generalitat Valenciana, como redactora del proyecto básico y fue el organismo competente el que emitió la Declaración de Impacto Ambiental favorable.

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

La Generalitat Valenciana emitió la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del Proyecto Básico de "**Autovía de la Plana CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea - San Rafael**" el 30 mayo 2008 aprobándose el proyecto básico el 8 de julio 2008, quedando supeditado el tramo entre La Jana y San Rafael a la Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo del EI "**Autovía A-7. Tramo: Castellón - L'Hospitalet de. Subtramo: La Jana - El Perelló. Nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló**" EI.1-E-143.A (DIA de Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de 25 de marzo de 2013).

Debido a la coyuntura económica, la redacción de los proyectos ha estado suspendida hasta mediados de 2014, en que se produce un levantamiento gradual.

El Estudio Informativo "Autovía A-7. Tramo: Castellón – L'Hospitalet de. Subtramo: La Jana – El Perelló", de clave E11-E-143.A se aprobó 21 de febrero de 2014 emitiéndose el 24 de junio de 2015 por la Dirección General de Carreteras la resolución de autorización de la Orden de Estudio de Proyecto de Trazado y de Construcción "Autovía A-7. Tramo: Traiguera – L.P. Tarragona".

En 2016 se produce la cesión del contrato por parte de la UTE CIP S.A. – CONSULPAL S.A. y CIVIL MATENG, S.L., y a la UTE TECOPY, S.A.U. y CIVIL MATENG, S.L.

Con el fin de actualizar el proyecto básico redactado por la Generalitat Valenciana, se modifica la orden de estudio, en junio de 2016, incluyendo la redacción, de forma conjunta para los tres tramos, de un Documento Técnico, que incluirá un Estudio de Impacto Ambiental que deberá someterse a la tramitación ambiental que en su caso corresponda, y al trámite de información pública previsto en la vigente Ley de Carreteras.

## 2. ANÁLISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO Y DE SU MODIFICACIÓN

Con fecha 20 de enero de 2009 se emite la autorización de la Orden de estudio del proyecto de trazado y construcción de la "**Autovía A-7 del Mediterráneo. Tramo: Vilanova d'Alcolea - Les Coves de Vinromà (Provincia de Castellón)**". Clave: 12-CS-5790 que desarrollará, en el tramo señalado, el trazado definido en el proyecto básico de "**Autovía de la Plana CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea - San Rafael**", aprobado por la Generalitat Valenciana.

Características:

- Longitud aproximada del tronco: 13,6 km
- Enlaces: 3
- Estructuras: s/ Proyecto Básico
- Velocidad de proyecto: 120 km/h
- Características geométricas:
- Calzada: dos carriles de 3,5 m.
- Arcenes exteriores: 2,50 m.
- Arcenes interiores: 1,50 m.
- Mediana: 12 m.

- Restantes características: Las contenidas en la vigente Norma 3.1 I.C. y Orden de Estudio

Instrucciones particulares:

1.- *"El proyecto de trazado y construcción dará cumplimiento, en lo referente a este tramo, a lo dispuesto en la Declaración de Impacto Ambiental y en la aprobación definitiva del Proyecto básico de la autovía de la Plana CV-10. Tramo: Vilanova d'Alcolea-San Rafael del Río".*

El Proyecto Constructivo desarrollará el proyecto básico y para este punto será de aplicación el análisis que se realiza posteriormente del documento de Declaración de Impacto Ambiental tanto del proyecto de la autovía como de la Declaración de Impacto Ambiental de la remodelación del enlace con la CV-13 así como la modificación de la Orden de estudio.

2.- *"El proyecto de trazado contendrá en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones a que hubiera lugar. Una vez se apruebe provisionalmente, se someterá al trámite de información pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa".*

3. *"El proyecto de construcción incluirá como Anejo un documento denominado "Análisis Ambiental", en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, asimismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras que se estimen necesarias".*

Para este punto es de aplicación el análisis que se realiza posteriormente del documento de Declaración de Impacto Ambiental, y en la modificación de la Orden de estudio.

4.- *"El proyecto conectará con el tramo de la llamada CV-10 entre La Pobla de Tornesa y Vilanova d'Alcolea, actualmente en ejecución. Se tendrá también en cuenta lo dispuesto en el proyecto de la Generalitat Valenciana "Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y accesos al aeropuerto de Castellón", por cuanto pudiera afectar al proyecto del tramo Vilanova-Les Coves de Vinromà".*

Se coordinará la actuación con lo dispuesto en el proyecto de conexión de las autovías CV-10 y CV-13, y en particular al contenido de la Declaración de Impacto Ambiental del mismo.



5.- "Asimismo, la redacción del proyecto se coordinará con la del tramo siguiente, Les Coves de Vinromà-La Salzadella. En particular, se estudiará la posibilidad de compensar tierras entre los distintos tramos, al objeto de minimizar la necesidad de préstamos y vertederos".

Se mantendrán los contactos de coordinación con el tramo siguiente con el objeto de homogeneizar criterios de diseño. Se analizarán las necesidades de préstamos y las posibilidades de compensar tierras entre tramos, dado que el tramo resulta deficitario, el tramo de Les Coves de Vinromà-La Salzadella podría aportar parte de las tierras necesarias para el mismo.

6.- "Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados incluyendo en el estudio las actuaciones que se estimen necesarias para su correcta reposición. En la redacción del proyecto quedará explícito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos".

Se tendrá durante las distintas fases, la coordinación oportuna con los correspondientes titulares de los distintos servicios afectados o modificados, a la espera de la aprobación definitiva de la solución que finalmente se adopte en cada caso.

7.- "Se mantendrá la coordinación adecuada con las Corporaciones Locales. Cámaras Agrarias, Confederación Hidrográfica y resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción del proyecto".

Se establecerán durante las sucesivas fases de estudio los contactos necesarios con las distintas Entidades y Organismos afectados con objeto de recopilar toda la información que resulte necesaria para completa definición del proyecto.

8.- "Al objeto de contribuir a la mejora de la seguridad vial de los ciclistas y de acuerdo con los objetivos y directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se analizará la compatibilidad de las actuaciones a proyectar con el uso de la carretera por parte de los ciclistas, de forma que se evite que el diseño proyectado incluya elementos que puedan mermar la seguridad de los mismos".

Se tendrá en consideración.

9.-"Para facilitar la toma de datos de tráfico, el proyecto de construcción incluirá la instalación de dos estaciones de aforo fijas en el tramo, con la valoración del material y las obras necesarios para su instalación. Se consultará a la Subdirección General de Planificación acerca del punto donde deberán localizarse las estaciones".

Se incluirán las estaciones de aforo indicadas en esta Instrucción particular, definiéndolas y valorándolas en los diferentes documentos del proyecto.

La **modificación de las orden de estudio** establece la necesidad de plantear una serie de modificaciones sobre la solución que se tomó como base para redactar la Orden de Estudio de partida en el año 2009, alguno de los cuales se han descrito en el apartado 1.2, y que se recopilan a continuación:

- *En el enlace planteado en el proyecto de la Generalitat Valenciana "Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y accesos al aeropuerto de Castellón", parcialmente ejecutado, los carriles de confluencia y bifurcación no cumplen la distancia mínima necesaria a los carriles de cambio de velocidad del enlace de Cabanes norte, por lo que se hace necesario diseñar un carril de trenzado entre ambos enlaces.*
- *El enlace diseñado en el proyecto de la Generalitat Valenciana "Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y accesos al aeropuerto de Castellón" afectó a la accesibilidad del municipio de Benlloch. Atendiendo a las alegaciones del Ayuntamiento, la Generalitat Valenciana en 2007 recogió en una Adenda al Proyecto Básico "Autovía de la Plana. CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea – San Rafael" un enlace, que no fue sometido a información pública de la Ley de Carreteras y que se considera debe hacerse en fase de redacción de los Proyectos de Trazado y Construcción de la autovía A7 entre Vilanova d'Alcolea y Traiguera*
- *El enlace de Les Coves de Vinromà estaba incluido en las Órdenes de Estudio de este tramo y del siguiente. Una vez coordinados los trazados, se ha llegado a la conclusión de que el enlace quedará totalmente incluido en los proyectos de claves T2/12-CS-5800, quedando en los proyectos T2/12-CS-5790 definidas las situaciones provisionales necesarias.*

- Se realizará un estudio-económico para determinar el ancho de mediana de la autovía. Tomando como referencia el ancho de mediana adoptado en el Proyecto Básico (12 m.) conforme a la definición de mediana de la Norma 3.1.IC. Se estudiará la posibilidad de reducir a 1,0 m. la anchura de los arcenes interiores.
- En coordinación con los otros dos tramos (Les Coves de Vinromà - La Salzadella y La Salzadella - Traiguera), el estudio de tráfico deberá considerar en su ámbito el corredor incluido en el Estudio Informativo de la A-7, del Ministerio de Fomento, entre Castellón y L'Hospitalet de L' Infant, en el que se encuentra el tramo La Jana - El Perelló.
- Debido a que este corredor cambiará la organización de la Red de Carreteras del Estado, es necesario definir una ubicación para un centro de conservación y su accesibilidad desde los enlaces de la nueva infraestructura, estudiando la idoneidad de la tipología de éstos, en coordinación con los otros tramos del corredor.
- El tiempo transcurrido desde la Orden de Estudio (enero 2009), la aplicación de la Orden Circular 3712016 por la que se establece Base de Precios de Referencia de la Dirección General de Carreteras y la inclusión de actuaciones no previstas inicialmente, ha incrementado la previsión del presupuesto de las obras.

**Y por último se añaden varias instrucciones particulares adicionales,** que se tendrán en cuenta en la redacción de los documentos.

- En la redacción de los proyectos se tendrá en cuenta la Orden FOM/3317/20 10, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
- Se redactará de forma conjunta para los tres tramos (Vilanova d'Alcolea - Les Coves de Vinromà, Les Coves de Vinromà - La Salzadella y La Salzadella - Traiguera) un Documento Técnico (que incluirá un Estudio de Impacto Ambiental) que deberá someterse al trámite de información pública previsto en la vigente Ley de Carreteras, así como a la tramitación ambiental que en su caso corresponda.

- El proyecto conectará con el tramo de la carretera CV-10 entre La Pobla de Tornesa y Vilanova d'Alcolea, ya ejecutado. Se tendrá en cuenta lo dispuesto en el proyecto de la Generalitat Valenciana "Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y accesos al aeropuerto de Castellón", reubicándose el enlace de acceso a Benlloch tal y como se muestra en la Adenda al Proyecto Básico. Se dará cumplimiento a la Norma 3.1-IC en relación con las distancias mínimas necesarias entre los carriles de confluencia y bifurcación y los caniles de cambio de velocidad del enlace de Cabanes Norte, diseñando caniles de trenzado si fuese necesario.
- La redacción del proyecto se coordinará con la del tramo siguiente (Les Coves de Vinromà - La Salzadella).
- Se incluirá, en coordinación con los tramos adyacentes, el proyecto de las obras provisionales o definitivas necesarias para asegurar que el proyecto del tramo pueda ser considerado obra completa. El enlace de Les Coves de Vinromà quedará totalmente incluido en el tramo Les Coves de Vinromà - La Salzadella (T2112-CS-5800).
- En coordinación con los otros dos tramos (Les Coves de Vinromà - La Salzadella y La Salzadella - Traiguera) el estudio de tráfico deberá considerar en su ámbito el corredor incluido en el Estudio Informativo de la A-7, del Ministerio de Fomento, entre Castellón y L'Hospitalet de L' Infant, en el que se encuentra el tramo La Jana - El Perelló.
- Durante la redacción de los proyectos se deberá estudiar, en coordinación con la Subdirección General de Conservación, la localización de un centro de conservación en este corredor. En caso de que se considere conveniente su ubicación en este tramo, se incluirá la plataforma, terrenos, servicios y accesos necesarios desde algún enlace del proyecto, estudiando la idoneidad de su tipología para este fin.

### **3. ANÁLISIS DE LA ALEGACIONES RECIBIDAS DURANTE EL PROCESO DE INFORMACIÓN PÚBLICA**

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

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

Los municipios que presentaron alegaciones fueron Tírig, Vilanova d’Alcolea, Les Coves de Vinromà, Sant Mateu, La Torre d’en Doménec, La Salzadella y San Rafael del Río. También presentó alegación la Diputación de Castellón, y la concesionaria de la Autopista AP7, AUMAR S.A.

El contenido de las alegaciones particulares, en general, se opone al proyecto, solicita la modificación de trazado para desafectar sus bienes o indica bienes de su propiedad que deberán, en caso de ser afectados, ser indemnizados.

Las asociaciones ecologistas se oponen a la nueva infraestructura, al considerarla innecesaria y sobredimensionada, solicitan que se estudien otras alternativas que utilicen parte de la infraestructura viaria ya creada como la N-332, la actual CV-10, la carretera Traiguera-San Rafael y la AP-7, e indican insuficiencias en el Estudio de Impacto Ambiental.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se argumenta desde diferentes aspectos la necesidad de la infraestructura y la corrección del Estudio de Impacto Ambiental.

La alegación de AUMAR S.A., hace referencia a la alteración del equilibrio económico financiero de la Concesión de la que AUMAR es titular, y pone de manifiesto defectos de contenido del proyecto básico, en especial de su estudio de tráfico que no analiza la repercusión de la construcción de la nueva autovía en los intereses de la Concesionaria.

La respuesta de la Generalitat Valenciana desestima ambos argumentos, motivo por el cual AUMAR S.A. interpuso el recurso contencioso-administrativo número 27/2009 al considerar sus intereses afectados por la nueva autovía y reclamando el restablecimiento del equilibrio económico financiero de la Concesión. Este aspecto no ha sido considerado por la

sentencia, que sí que estimó parcialmente el recurso contencioso-administrativo. La sentencia considera el proyecto carente de Estudio de tráfico válido, y concluye que se deben retrotraer actuaciones a efectos de dotar al proyecto del mismo. El alcance de la sentencia no afecta al contenido ambiental del proyecto y a su Declaración de Impacto Ambiental, pero anula la aprobación del proyecto mediante la sentencia notificada el 1 de septiembre de 2015.

La Diputación de Castellón solicita nuevos enlaces en los cruces con las carreteras CV-156, CV-131 y CV-113, una rotonda en la intersección con la carretera CV-145 y un cambio de trazado en La Torre d'en Doménec (también solicitado por el Ayuntamiento).

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que no es posible incluir los enlaces solicitados, ya que se incumpliría la distancia mínima entre enlaces en autovías, fijada por la norma de Trazado 3.1-IC y que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción.

Los Ayuntamientos de Les Coves de Vinromà, San Mateu y La Salzadella solicitan la ejecución de caminos de servicio de 8 metros y pasos transversales de 8 metros de anchura y un gálibo de 5,3 metros. La Generalitat Valenciana indica que las reposiciones de los caminos son acordes a las características actuales de los mismos.

El Ayuntamiento de Les Coves de Vinromà, y el de Tírig solicitan un nuevo enlace en la carretera entre el Mas del Tonto y el Mas d’en Rieres que conecte con la CV-131 a Tírig, mejorando el acceso a esta población.

El Ayuntamiento de Vilanova d’Alcolea solicita que se incluya un nuevo enlace al casco urbano. La Generalitat Valenciana indica que no es posible atender a esta solicitud, al no cumplirse la distancia mínima entre enlaces. No obstante con posterioridad a este escrito, y debido a la remodelación del enlace con la CV-13, se ha considerado la inclusión de un nuevo enlace en la CV-156, en una adenda al proyecto. Este nuevo enlace mejorará los accesos a Benlloch y a Vilanova de Alcolea.

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

La Generalitat Valenciana indica en su respuesta que debe ser la Diputación de Castellón la que amplíe la carretera CV-130.

El Ayuntamiento de Torre d'en Doménec, solicita un trazado alternativo por el este de la actual CV-10, la Generalitat Valenciana analiza en su respuesta la problemática de la alternativa indicada, desestimando la alegación.

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

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

La alegación particular hace referencia a un tema indemnizatorio de poca importancia. Las tres alegaciones institucionales solicitan la mejora la conexión de Benlloch con el enlace de la CV-10 y la CV-13.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que en el proyecto de la "Autovía de la Plana CV-10, tramo Vilanova d'Alcolea, San Rafael del Río", se incluirá un nuevo enlace en la intersección con la CV-156, que permitirá la conexión con la CV-10 y con la CV-13. Este enlace se recoge en la adenda a dicho proyecto y se analiza su contenido el punto 2.3 del presente documento.

Se adjunta en el apéndice 2 un breve resumen de las alegaciones y de las respuestas de la Generalitat Valenciana.

#### 4. **ANÁLISIS DE LA ADENDA AL PROYECTO BÁSICO DE LA AUTOVÍA CV-10**

Como se ha comentado en los antecedentes, la remodelación del enlace entre la CV-10 y la CV-13, mediante movimientos direccionales, afectó a la accesibilidad al municipio de Benlloch. Su Ayuntamiento, conjuntamente con la Diputación de Castellón, solicitó durante el periodo de información pública que se mejoraran los accesos al municipio.

El proyecto de **"Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y acceso al aeropuerto de Castellón"** no se modificó, ya que esta mejora de accesos no afectaba a la primera fase del enlace, que estaba en ejecución.

Atendiendo a la demanda del Ayuntamiento de Benlloch, la Generalitat Valenciana estudió un nuevo enlace en la autovía CV-10 a la altura de la carretera CV-156, recogiendo en una **adenda**, que remitió al Ministerio de Fomento en diciembre de 2007, solicitando su inclusión en las siguientes fases del proyecto de la autovía. El Ministerio de Fomento informó este enlace de forma favorable en junio de 2008.

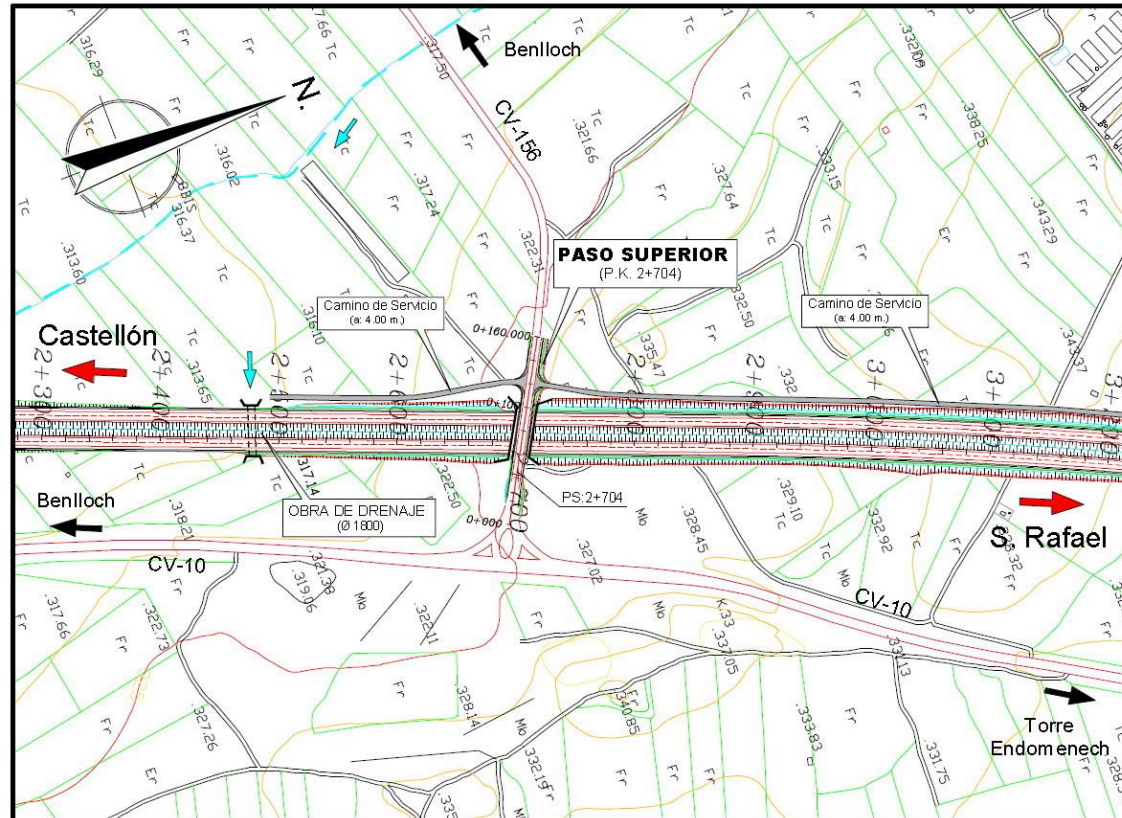
Este enlace se ubica en el P.K. 2+700 de la traza. En ese punto se reponía el cruce de la carretera CV-156, mediante un paso superior sobre la autovía que conectaba con la CV-10.

Este enlace, definido en la adenda del proyecto básico, no está incluido en la declaración de Impacto ambiental del proyecto básico ni en el de la remodelación del enlace con la CV-13.

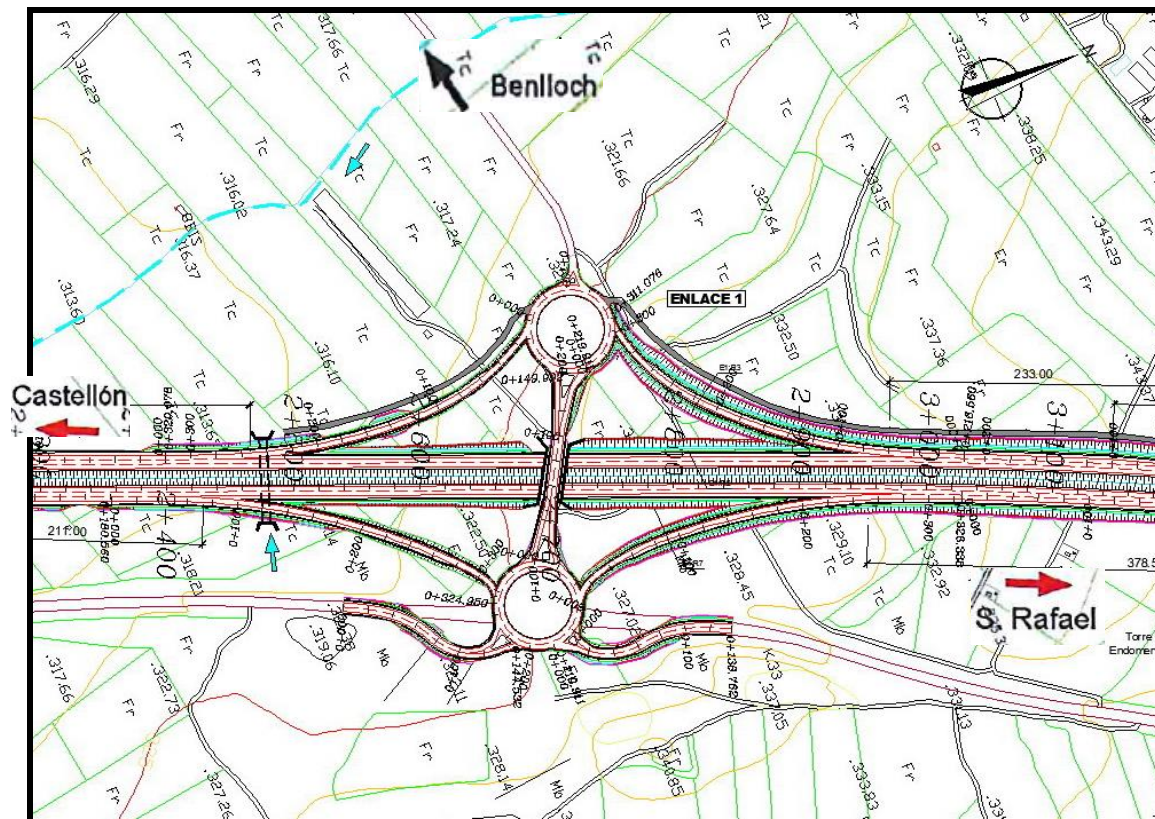
Se trata de una mejora de la accesibilidad a los municipios de Benlloch y de Vilanova d'Alcolea que no supone una diferencia significativa en las afecciones medioambientales.

En el presente documento se estudiará el enlace previsto por la adenda descrita, así como las posibles alternativas factibles.





Proyecto Básico **"Autovía de la Plana CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea-San Rafael"**



**Nuevo enlace previsto en la adenda del proyecto básico.**

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

Toda la tramitación ambiental realizada en el Proyecto básico de la **"Autovía de La Plana CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea – San Rafael del Río"** fue llevada a cabo por la Generalitat Valenciana, como redactora del proyecto básico y fue el organismo competente el que emitió la Declaración de Impacto Ambiental favorable.

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

La Generalitat Valenciana emitió la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del Proyecto Básico de **"Autovía de la Plana CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea - San Rafael"** el 30 mayo 2008 aprobándose el proyecto básico el 8 de julio 2008, quedando supeditado el tramo entre La Jana y San Rafael a la Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo del EI **"Autovía A-7. Tramo: Castellón - L'Hospitalet de. Subtramo: La Jana - El Perelló. Nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló"** EI.1-E-143.A (DIA de Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de 25 de marzo de 2013).

En el apartado de la DIA "Descripción del proyecto" se realiza una síntesis de las características más relevantes del tramo de autovía objeto del proyecto básico, donde se justifica que la alternativa se ha seleccionado por criterios técnicos y funcionales, siendo las afecciones ambientales de las alternativas estudiadas similares. La alternativa seleccionada en el mismo es la denominada como "alternativa A" y dentro del Estudio de Impacto Ambiental se denomina "alternativa 1".

En el apartado **"Tramitación administrativa"** se indican los datos relacionados con el proceso de información pública, y se incluye un resumen de las alegaciones recibidas durante el mismo.

Se incluye un resumen de la información obtenida de los informes sectoriales:

El Informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente, realiza una serie de consideraciones, que son trasladadas al condicionado de la DIA y se analizarán en ese apartado en detalle.

En relación a las consideraciones que no se recogen en el condicionado de la DIA, se resumen y comentan a continuación.

Entre los P.K. 5+000 a 15+000 se indica que se considera de menor impacto la alternativa 2, que se ajusta mejor al terreno. No se considera adecuada la alternativa 3 debido a que aísla la población de Torre d'en Doménec entre dos vías de comunicación.

Entre los P.K. 20+000 y 30+000 se considera también la alternativa 2 de menor impacto, considerándose que la alternativa 1, en la sierra de la Solana debe desestimarse por afectar a terrenos de topografía abrupta y sustrato rocoso.

El análisis de alternativas del proyecto básico justificaba la elección de la alternativa 1, frente a la alternativa 2, que se aproximaba al corredor de la carretera CV-10, debido a diversos factores. Fundamentalmente porque se alejaba de servicios públicos (líneas aéreas de alta y gasoducto) evitaba afecciones urbanísticas, como la afección al suelo industrial ubicado en Les Coves de Vinromà, entre los barrancos de Peñarroya y Peñalarga, y evitaba la afección a diversas edificaciones (naves industriales, granjas y masías de interés). También se indicaba que si bien el movimiento de tierras pudiera ser superior, al existir menos condicionantes, el equilibrio de masas se puede optimizar.

En la zona de la Sierra de la Solana, los elementos existentes en el corredor de la CV-10, llegan a hacer inviable la alternativa 2, el río Segarra, el gasoducto, la central de gas, las granjas y edificaciones existentes, condicionan mucho el trazado, y por tanto en esta zona, la alternativa seleccionada es la 1, que se aproxima a la sierra de la Solana.

En el anejo de alternativas del proyecto básico se descartó la alternativa 3.

En el apartado de “afecciones legales”, se indica la afección a una serie de barrancos, en los que será necesario recabar el informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

En el apartado de patrimonio cultural se indica la afección a la Vía Augusta y se indica la necesidad de obtener el informe favorable de la Dirección General de Cultura.

Este informe favorable tiene fecha 12 de junio de 2008, y por este motivo no se incorporó su contenido en la DIA. El contenido del informe se analiza en el apartado 2.7.

Se enumeran las Vías Pecuarias afectadas por la traza, y las zonas que presentan riesgo de inundación según el Plan de Acción territorial de prevención de dicho riesgo en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) vigente en el momento de emisión de la DIA.

En el apartado de “**Consideraciones ambientales**” se enumeran en el punto 1, los elementos que puedan verse afectados de forma importante por la actuación, unidades geológicas, puntos de interés geológico, acuíferos, red hidrográfica, vegetación, comunidades faunísticas, cultivos, paisaje, elementos pertenecientes a la Red Natura 2000, microrreservas, hábitats de interés comunitario, vías pecuarias, yacimientos arqueológicos, bienes de interés etnológicos y núcleos urbanos dentro del ámbito de la actuación.

Se menciona que no se ha previsto la reposición de los muros de mampostería de contención de los bancales agrícolas, elemento de gran importancia cultural y paisajística en esta zona.

En el punto 2, se identifican los impactos más relevantes, en fase de construcción y de explotación.

En el punto 3 se realizan consideraciones sobre las medidas correctoras y el Programa de Vigilancia Ambiental, destacándose las más significativas: interrupción de las obras durante la fase de cría del aguilucho cenizo, en las zonas cercanas a las áreas donde se han localizado las zonas posibles de cría, el seguimiento arqueológico de las obras, el trasplante de los ejemplares arbóreos singulares, la instalación de medidas para evitar la entrada de fauna en la autovía, así como sistemas de escape.

En el apartado “**Consideraciones jurídicas**”, se expone la legislación de aplicación.

A continuación se emite la Declaración de Impacto Ambiental aceptable y se establecen las condiciones adicionales a cumplir. Se analiza estas condiciones que se transcriben literalmente en letra cursiva:

*“1. Los diversos documentos del proyecto de construcción (memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto) incorporarán todos los aspectos concernientes a las*

medidas protectoras y, correctoras incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental, así como los derivados de los presentes condicionantes, todo ello con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. Así el presupuesto del Proyecto de Construcción incorporará, preferentemente en una única partida, todas las unidades de obra que se refieran a las medidas correctoras a emprender.

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

Se tendrá en consideración todos estos aspectos en la redacción del proyecto de trazado y en el de construcción.

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

Como se ha comentado en el apartado de antecedentes, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente emitió la Declaración de Impacto Ambiental del citado Estudio Informativo con fecha 25 de marzo de 2013.

No obstante el tramo objeto del presente no se encuentra dentro del ámbito del Estudio Informativo citado.

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

Esta zona queda fuera del ámbito del presente proyecto.

“4. Minimización de la afección a las aguas superficiales y subterráneas. Las balsas de tratamiento de aguas residuales, han de ser convenientemente impermeabilizadas con geotextiles o similares. Las aguas residuales de las casetas de obra deberán ser, depositadas en fosas sépticas convenientemente estancas. En función, del volumen, estas

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

En caso de vertido, habrá de solicitarse autorización a la Confederación Hidrográfica del Júcar, a fin de que este organismo juzgue la conveniencia o no de verter dichas aguas. En cuanto a la hidrogeología, a los efectos de considerar los posibles impactos sobre las aguas subterráneas se estudiarán.

- Localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia.
- Calidad de las aguas e inventario de vertidos.
- Evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

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

Durante el proceso de elaboración del Anejo de "Drenaje", se realizará un análisis detallado de los puntos de vertido, y de la sensibilidad de los mismos diseñándose las medidas necesarias para evitar los efectos señalados.

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

Se solicitarán los permisos correspondientes a la Confederación hidrográfica del Júcar, previamente a la aprobación definitiva del proyecto de construcción.

“6. Se deberá realizar en el proyecto de construcción un estudio de vegetación y flora, encaminado a complementar el realizado en el EIA y con mayor grado de detalle con



*el fin de adecuar la correcta revegetación de las mismas y salvaguardar las especies singulares que pudieran verse afectadas por las obras.”*

Durante el proceso de elaboración del Anejo de "Ordenación ecológica, estética y paisajística", se incluirá el estudio de vegetación y flora para adecuar la correcta revegetación y salvaguardar las especies singulares que pudieran verse afectadas por las obras.

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

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

Durante el proceso de elaboración del Anejo de "Integración Ambiental", se incluirá la definición de las labores de restauración y revegetación y los procesos de seguimiento del desarrollo de las mismas.

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

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

Se realizará un estudio específico del efecto barrera producido por la infraestructura sobre la fauna, desarrollando el realizado en el proyecto básico, y se diseñarán las medidas necesarias para adaptar las obras de drenaje para su utilización como pasos de fauna.

*“9. Deberán ejecutarse cunetas de guarda en aquellos taludes de desmonte que por las características de los materiales que los constituyan evidencien un mayor riesgo de erosión.*

*Asimismo se deberán disponer bermas de ancho no mayor a 1,5 m en aquellos taludes que superen los 5 m de altura, procediéndose a revegetar estas mismas con vegetación autóctona.”*

Se analizarán los taludes de desmonte y las bermas necesarias en los taludes con riesgo de erosión.

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

Se analizarán los muros de piedra en seco existentes a lo largo del trazado, y se diseñará y presupuestará su reposición mediante muros de la misma tipología.

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

*Del mismo modo, los lugares que pudiesen elegirse como vertederos, de acuerdo al Decreto 200/2004 de 1 de octubre del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de restauración, acondicionamiento y relleno, o con fines de construcción los excedentes no aprovechados de tierras y piedras no contaminadas de excavación y desmonte, codificados de acuerdo con la Lista Europea de Residuos como LER 17 0504 Y LER 20 02 02; se consideran residuos inertes adecuados y quedan exentos de aplicación del RD. 1.481/2001; del 27 de diciembre; por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero.*

*No obstante, de acuerdo al artículo 106 del Decreto referido, los residuos inertes adecuados están sometidos a declaración administrativa, debiendo disponer el titular del residuo que pretenda llevar a cabo la utilización del mismo, de la correspondiente autorización administrativa de residuo inerte adecuado mediante resolución de la Dirección General para el Cambio Climático de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. En el artículo 7 del citado Decreto Se especifica cómo iniciar y tramitar el procedimiento para obtener la autorización administrativa de los vertederos a proyectar.”*

Se exigirá en el pliego contractual del proyecto de construcción la obligatoriedad de cumplimiento de las leyes citadas.

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

Se exigirá en el pliego contractual del proyecto la prohibición de los trabajos nocturnos en las zonas cercanas a núcleos urbanos.

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

Durante el proceso de elaboración del Anejo de "Integración Ambiental", se incluirá el estudio acústico según normativa vigente y se definirán las medidas correctoras necesarias para cumplir los objetivos de calidad exigidos.

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

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

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

*“16. La Dirección de Obra exigirá el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, así como de los condicionantes de la presente Declaración de Impacto Ambiental para lo cual se establecerán en el presupuesto del proyecto de construcción, como ya se ha indicado, las partidas presupuestarias necesarias.”*

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

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

Se exigirá en el pliego contractual del proyecto los aspectos indicados, y se incluirá en el programa de vigilancia el control del proceso.

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

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

Durante el proceso de elaboración del Anejo de "Integración Ambiental", se incluirá el apartado correspondiente con la documentación necesaria para previamente al comienzo de las obras se inicien los expedientes de modificación de las vías pecuarias.

Se dispondrá en la reposición de las vías pecuarias de una altura de paso mínima de 3 metros.

*“20. Si durante la ejecución de las obras se produjese cualquier hallazgo de elementos, pertenecientes al Patrimonio histórico-artístico, el hecho se pondrá en conocimiento de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Conselleria de Cultura y Deporte, de forma inmediata, adoptando las medidas pertinentes en orden a su protección y conservación de conformidad con lo previsto en los artículos 63 y 65, de la Ley 41/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano”.*

*“21. Igualmente, si durante la fase de ejecución de las obras apareciesen cuevas, simas, u otras cavidades subterráneas, el hecho se comunicará a la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, dado que este tipo de formaciones se hallan protegidas por el artículo 16 de la Ley 11/94, de 27 de diciembre de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana. “*

Se incluirá en el programa de vigilancia el control de la aparición de elementos patrimoniales o cuevas y simas, y su notificación al organismo correspondiente.

## **6. ANÁLISIS DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO BÁSICO DE CONEXIÓN DE LA CV-10 CON LA CV-13**

Como se ha comentado en el apartado de antecedentes, La Generalitat Valenciana licitó en julio de 2006 las obras de la nueva carretera CV-13 entre Vilanova d'Alcolea, el aeropuerto y Torreblanca conectando la CV-10 con el corredor costero. En dicho proyecto la conexión entre CV-13 y CV-10 se realizaba mediante un enlace con pérdida de prioridad de la CV-13. Con el objeto de mejorar esa conexión, la Generalitat Valenciana redactó el proyecto básico y Estudio de Impacto Ambiental de la **"Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y acceso al aeropuerto de Castellón"** que se sometió a información pública con fecha 21 de agosto de 2007, obtuvo la Declaración de Impacto Ambiental aceptable y se aprobó definitivamente el 24 de junio de 2008.

En el apartado de la DIA "Descripción del proyecto" se realiza una síntesis de las características más relevantes del enlace entre las autovías cv-10 y cv-13, justificando el cambio de tipología, por la mejora de continuidad en el trazado, diseñando mediante ramales directos y confluencias, la conexión entre la CV-10 y la CV-13, sin pérdida de prioridad.

En el apartado **"Tramitación administrativa"** se indican los datos relacionados con el proceso de información pública, y se incluye un resumen de las alegaciones recibidas durante el mismo.

Se incluye un resumen de la información obtenida de los informes sectoriales:

El Informe del Servicio de Biodiversidad informa de la afección a la población de aguilucho cenizo, y de la tramitación de una nueva ZEPA para la protección de este hábitat. Se concretan los periodos de nidificación en los que deberá condicionarse la ejecución de las obras.

El informe de la Sección Forestal indica la afección a vías pecuarias y a monte público.

En el apartado de **"afecciones legales"**, se indica la afección a la red natura 2000, a montes públicos, vías pecuarias, un cauce, en el que será necesario recabar el informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar, suelos forestales, y zona con riesgo de inundación.

En el apartado de patrimonio cultural se indica la necesidad de obtener el informe favorable de la Dirección General de Cultura.

En el apartado de “**Consideraciones ambientales**” se enumeran en el punto 1, los elementos que puedan verse afectados de forma importante por la actuación, unidades geológicas, puntos de interés geológico, acuíferos, red hidrográfica, vegetación, comunidades faunísticas, cultivos, paisaje, elementos pertenecientes a la Red Natura 2000 y vías pecuarias.

En el punto 2, se identifican los impactos más relevantes, en fase de construcción y de explotación.

En el punto 3 se realizan consideraciones sobre las medidas correctoras y el Programa de Vigilancia Ambiental, y destacándose las más significativas: interrupción de las obras durante la fase de cría del aguilucho cenizo, en las zonas cercanas a las áreas donde se han localizado las zonas posibles de cría, el seguimiento arqueológico de las obras, el trasplante de los ejemplares arbóreos singulares, la instalación de medidas para evitar la entrada de fauna en la autovía, así como sistemas de escape.

En el apartado “**Consideraciones jurídicas**”, se expone la legislación de aplicación.

A continuación se emite la Declaración de Impacto Ambiental aceptable y se establecen las condiciones adicionales a cumplir. Se analizan estas condiciones que se transcriben literalmente en letra cursiva:

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

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

En el informe previo de la Conselleria de Cultura establece el seguimiento arqueológico de toda la obra, especialmente en las inmediaciones de los puntos 73, 78 y conexión norte en las inmediaciones de la intersección con la Vía Augusta y la inclusión en el proyecto de un programa de sondeos arqueológicos para delimitar la extensión y entidad cultural del muro del punto 73 y 78.

Se incluirá en el programa de vigilancia el control de la aparición de elementos patrimoniales o cuevas y simas, y su notificación al organismo correspondiente.

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

*- Las obras no se realizarán durante la época de nidificación del aguilucho cenizo, en particular del 1 de abril al 15 de mayo de cada año.*

*- A partir del 15 de mayo, una vez localizados los nidos de la especie y previo informe del Servicio de Biodiversidad, se determinarán los radios de protección frente a las distintas actividades constructivas y la secuencia temporal de paralización de las obras para asegurar la reproducción exitosa de la especie.*

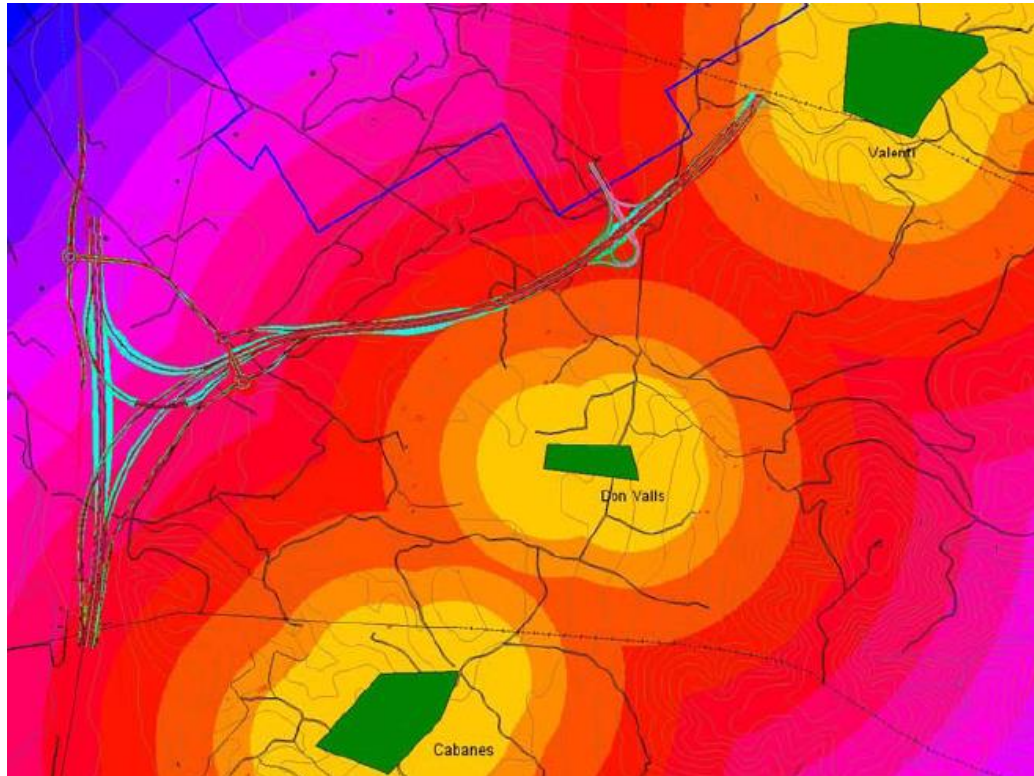
*- Se debe evitar que cualquier actuación ligada a las obras (préstamos, ubicación de maquinaria, depósitos de materiales, etc...) se ubique en la zona de protección cuyo perímetro se acompaña. Será necesario instalar una barrera vegetal entre la carretera y la zona protegida para reducir el impacto sonoro, impedir atropellos, etc. A estos efectos, no se considera adecuada una malla metálica y el seto más adecuado sería el formado por coscojar denso, si bien el diseño dependerá de la altura del terraplén.*

*- El diseño de esta medidas será concertado y aprobado por el Servicio de Biodiversidad. “*

Se definirá como medidas correctoras las limitaciones en la realización de las obras en las fechas de nidificación del aguilucho cenizo.

Asimismo se definirá y presupuestará el control y localización de los nidos en la zona de influencia de las obras. Se instalarán barreras vegetales diseñadas en colaboración con el Servicio de Biodiversidad.





Zonas de nidificación del aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) identificadas en el 2007 en las proximidades de la zona de estudio. Imagen del E.I.A. del Proyecto Básico de "Conexión entre autovías CV-10 y CV-13 y accesos al aeropuerto de Castellón"



Nido de aguilucho cenizo. Imagen del E.I.A. del Proyecto Básico de "Conexión entre autovías CV-10 y CV-13 y accesos al aeropuerto de Castellón"

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

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

Durante el proceso de elaboración del Anejo de "Integración Ambiental", se incluirá el apartado correspondiente con la documentación necesaria para previamente al comienzo de las obras se inicien los expedientes de modificación de la vías pecuarias.

"4. El sistema de alumbrado de la carretera estará compuesto por lámparas de vapor de sodio de alta presión o vapor de sodio de baja presión."

Se tendrá en cuenta en el diseño del proyecto de construcción.

"5. Tal y como establecen las medidas correctoras, se estará a lo dispuesto en el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones."

Se exigirá en el pliego contractual del proyecto de construcción el cumplimiento de las normas de seguridad dispuestos en el Decreto 7/2004.

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

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

Se exigirá en el pliego contractual del proyecto de construcción la obligatoriedad de cumplimiento de las condiciones establecidas al respecto de préstamos y gestión de residuos.

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

Se exigirá en el pliego contractual del proyecto los aspectos indicados, y se incluirá en el programa de vigilancia el control de dichos procesos.

“8. Se realizará un estudio acústico del entorno de la traza una vez en ejecución, de acuerdo con la ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de protección contra la contaminación acústica y el Decreto 104/2.006, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.”

Durante el proceso de elaboración del Anejo de "Integración Ambiental ", se incluirá el estudio acústico y se definirán las medidas correctoras necesarias para cumplir los objetivos de calidad exigidos.

“9. Se realizará un Programa de Revegetación de todos los taludes, tanto en desmonte como en terraplén.”

Durante el proceso de elaboración del Anejo de "Integración Ambiental ", se incluirá la definición del programa de revegetación de taludes.

“10. La Dirección de Obra exigirá el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental, haciendo especial hincapié en la revegetación de las zonas desbrozadas que se mencionan, y de las medidas de integración del Estudio de Integración Paisajística, así como de los condicionantes de la presente Declaración de Impacto Ambiental.”

Durante el proceso de elaboración del Anejo de "Ordenación ecológica, estética y paisajística", se incluirán las definición de los procesos de seguimiento del cumplimiento de las medidas correctoras y protectoras definidas tanto en el Estudio de Impacto Ambiental como en el Estudio de Integración Paisajística.

## 7. ANÁLISIS DE LA AFECCIÓN AL PATRIMONIO CULTURAL VALENCIANO

Dentro de la tramitación realizada por la Generalitat Valenciana del proyecto básico de la **“Autovía de la Plana CV-10. Tramo Vilanova d’Alcolea - San Rafael”** se realizaron unos **trabajos de prospección patrimonial**. Sobre esta prospección se redactó una Memoria Arqueológica que **cuenta con su correspondiente Informe Vinculante de 10 de junio de 2008. con referencia CS- 839/05. También** la Generalitat Valenciana realizó dentro de la tramitación del proyecto de la **“Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y acceso al aeropuerto de Castellón”** la correspondiente prospección arqueológica, con referencia **2007/1166-CS**.

**Debido al tiempo transcurrido desde el inicio de la redacción de estos proyectos hasta la actualidad, se ha decidido que resulta necesaria una revisión global** que permitiera ajustarlos a los nuevos criterios observados en materia de seguridad vial y por ello, a pesar de contar con la DIA favorable, **se han introducido algunos tramos de variante** al proyecto inicialmente aprobado, hecho que implica que, estos nuevos tramos, que en gran medida quedarían en los márgenes de seguridad anteriormente estudiados, **deban ser trabajados en prospección patrimonial, intensiva y sistemática, para garantizar que, dichos cambios, son compatibles con la correcta salvaguarda del patrimonio cultural presente en su ámbito de implantación.**

Se ha redactado una **nueva Memoria Arqueológica en la que se informa del resultado de la nueva prospección patrimonial**. Se va a recabar un nuevo informe a la Dirección de Cultura y Patrimonio, cuyo contenido se tendrá en consideración.

En relación con el contenido de los informes de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, y dado que el mismo estaba condicionado a la adopción y cumplimiento de determinadas medidas correctoras, se analizan a continuación las mismas.

*El informe de sobre el expediente CS-839/05 de la “Autovía de la Plana CV-10. Tramo Vilanova d’Alcolea - San Rafael” indica lo siguiente:*

*“El tramo de la Vía Augusta que finalmente resulte afectado por la autovía debería excavar en extensión para documentar su estructura constructiva.*



Además, deberán tomarse las medidas pertinentes para garantizar la no destrucción del vial romano mediante un paso elevado que permita el tránsito por la Vía Augusta”

En las áreas donde han aparecido materiales islámicos, ibéricos, romanos o prehistóricos deberían llevarse a cabo sondeos arqueológicos para evaluar la incidencia de las obras en estos posibles yacimientos arqueológicos.

En el resto del trazado se estima imprescindible el seguimiento arqueológico.

Los bienes que se encuentran fuera de la traza cuyo grado de afección se clasifica como media o baja deben ser balizados para no ser afectados en las obras.

- Los bienes identificados como L2, L6: documentación del sistema hidráulico.
- Los bienes identificados como D5 caseta de volta; T4 caseta refugio; AMI refugio; AM8 caseta; BF5 aveall; BK6 caseta de volta; y B06,7,8 caseta: debe estudiarse la posibilidad de que la traza sea modificada para no ser afectados.
- El bien identificado con las siglas CF6, que corresponde a un Mas, debe ser documentado y valorado.

La documentación de todos los bienes incluidos en las medidas correctoras, tanto los especificados en los puntos anteriores como los contenidos en ellas, deben ser documentados de acuerdo con el modelo de fichas de esta Dirección General.

Revisado el Inventario de yacimientos paleontológicos de la Comunidad Valenciana, se comprueba que no existen yacimientos paleontológicos en el área de actuación."

En el proyecto se incluirán las medidas correctoras definidas en ambos informes. En concreto se presupuestará en el seguimiento arqueológico de los yacimientos afectados y de toda la traza durante las labores de desbroce.

En relación a las **afecciones etnológicas**, se presupuestará la documentación de los elementos que pueda verse afectados por las obras.

Sobre los elementos que en el informe patrimonial se indica que se estudie su posible desafección, se indica lo siguiente:

El elementos identificados como D5 caseta de volta no serán afectados por la traza que se ha modificado en el entorno de los mismos.



Elemento D5. P.K. 5+270. Caseta de Volta

El resto de elementos quedan fuera del ámbito del presente documento.

### Vía Augusta

La Vía Augusta atraviesa las provincias de Castellón y Valencia a lo largo de 280 kilómetros, desde el río Sénia (límite con Tarragona) hasta la Font de la Figuera (prolongándose por Albacete). En la provincia de Castellón atraviesa 11 núcleos urbanos, con una longitud de 124 kilómetros. Entre ellos, y en el ámbito de este proyecto, atraviesa las poblaciones de Traiguera, La Jana, Sant Mateu, La Salzadella y Les Coves de Vinromà. También atraviesa los términos municipales de Vilanova d'Alcolea, Benlloch y Cabanes, aunque no la propia población.

En el año 2010 se realizó el Plan Director de Recuperación de la Vía Augusta en la Comunitat Valenciana, dirigido por José Manuel Despiu Orriach, que incluye planos de identificación del itinerario de la Vía Augusta en la Provincia de Castellón.

El trazado de la autovía produce una única afección sobre la Vía Augusta en el punto donde la misma es coincidente con la vía pecuaria Colada del Camino de Los Romanos en Benlloch:



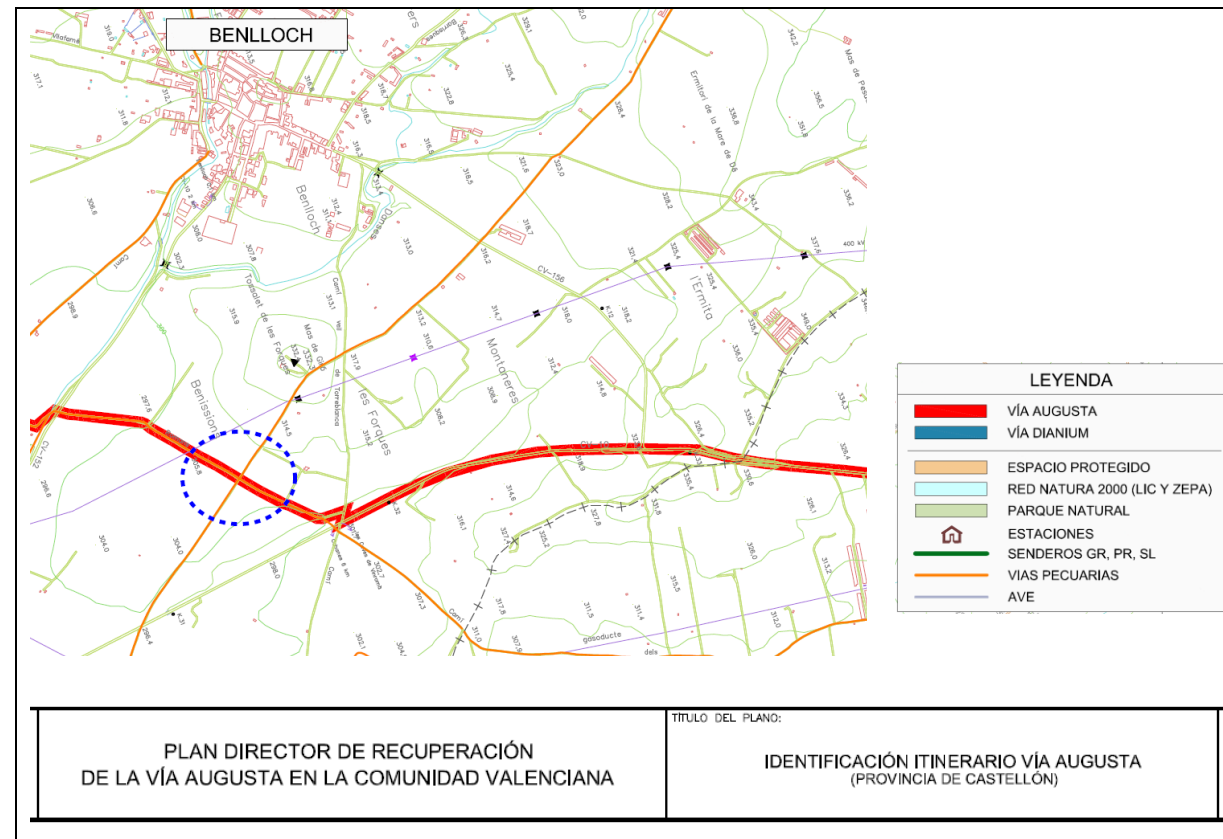


FOTO VÍA AUGUSTA: Actuación de recuperación de la vía augusta en el entorno de las obras.

En el cruce de la vía Augusta, se diseñará en el proyecto una estructura no destructiva, tipo pórtico, y sin losa inferior, de modo que tanto el itinerario como la estructura de la vía Augusta no se vea perjudicada.

Se presupuestará la excavación de la zona afectada, durante las obras, documentándose la estructura constructiva.

Dada la existencia de una amplia red de caminos agrícolas, el itinerario de la vía Augusta quedará para uso peatonal, desviándose el tráfico rodado por la red de caminos, de forma similar a la reciente actuación realizado en el entorno del cruce del gasoducto.

Esta actuación ha consistido en la ejecución de un camino para desviar el paso de vehículos, en paralelo al trazado de la Vía Augusta.

Con fecha 21 de enero de 2008, se emite el informe previo del proyecto básico de la **"Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y acceso al aeropuerto de Castellón"** que establece el seguimiento arqueológico de toda la obra, especialmente en las inmediaciones de los puntos 73, 78 y conexión norte en las inmediaciones de la intersección con la Vía Augusta y la inclusión en el proyecto de un programa de sondeos arqueológicos para delimitar la extensión y entidad cultural del muro del punto 73 y 78.

Se incluirán los sondeos y seguimiento arqueológico en el proyecto de construcción.



**APÉNDICE 1. ORDEN DE ESTUDIO Y  
MODIFICACIÓN DE LA MISMA**





T2-CS-5790/12-TS-5790

**Resolución de la Dirección General de Carreteras, por delegación en la Subdirección General de Planificación, por la que se autoriza:**

**Orden de Estudio. Proyecto de Trazado y Construcción.  
"AUTOVÍA A-7, DEL MEDITERRÁNEO. TRAMO: VILANOVA D'ALCOLEA-LES  
COVES DE VINROMÀ"  
Red de Carreteras del Estado.  
CASTELLÓN**

Con fecha 11 de abril de 2005 se suscribió el "Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para la ejecución de diversas actuaciones en sus respectivas redes de carreteras y para el cambio de titularidad de algunos tramos de dichas redes". En el protocolo se especifica el compromiso del Ministerio de Fomento de construir, como prolongación del tramo de la autovía entre Nules y Vilanova d'Alcolea, el tramo entre Vilanova y Alcanar (es decir, entre Vilanova d'Alcolea y el límite provincial con Tarragona).

Posteriormente, la comisión de seguimiento del protocolo estableció que fuera la Generalitat Valenciana la encargada de tramitar la Declaración de Impacto Ambiental y del proyecto básico del tramo Vilanova-límite con Tarragona. En este sentido se asumía como proyecto básico el de la "Autovía de la Plana, CV-10. Tramo: Vilanova d'Alcolea- San Rafael".

El proyecto básico fue sometido a información pública por la Consejería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat mediante sendos anuncios publicados en el B.O.E. de 27 de diciembre de 2005 y en el D.G.O.V. de 28 de diciembre. El 30 de mayo de 2008, la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda dictó la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental. Finalmente, el 8 de julio de 2008 el proyecto básico fue aprobado definitivamente por el Director General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras y Transporte.

Procede, por lo tanto, la redacción de los correspondientes proyectos de construcción, para lo cual la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana propone la siguiente tramificación: Vilanova d'Alcolea-Les Coves de Vinromà; Les Coves de Vinromà-Salzedella; Salzedella-Traiguera, Traiguera-San Rafael. La Demarcación ha remitido las propuestas de Orden de Estudio de los tres primeros subtramos, quedando la cuarta Orden a la espera de que se confirme el trazado del subtramo entre la Jana y San Rafael del Río en la aprobación definitiva del estudio EI1-E-143 relativa a La Jana-El Perelló.



T2-CS-5790/12-TS-5790

La presente Orden se refiere al subtramo Vilanova d'Alcolea-Les Coves de Vinromà.

Así, a la vista de la propuesta formulada en este sentido por la Demarcación de Carreteras del Estado en la Generalitat Valenciana, **RESUELVO:**

- Que, bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, sea redactado el siguiente estudio:

**Tipo y clave:** Proyecto de Trazado y Construcción, **T2-CS-5790/12-CS-5790.**  
**Situación:** Itinerario de la autovía A-7, del Mediterráneo. Trazado definido en el "Proyecto básico de la autovía de la Plana, CV-10. Tramo: Vilanova d'Alcolea-San Rafael del Río".  
Tramo: Vilanova d'Alcolea-Les Coves de Vinromà (enlace 3 del proyecto básico).  
Longitud aproximada: 13,6 km.

**Clase:** Autovía.

**Objeto del estudio:**  
Desarrollar, para el tramo señalado, la alternativa seleccionada en el "Proyecto básico de la autovía de la Plana, CV-10. Tramo: Vilanova d'Alcolea-San Rafael del Río", aprobado definitivamente por la Generalitat Valenciana.

**Contenido:**  
Los proyectos de trazado y construcción deberán contener los documentos especificados en los artículos 28 y 27 del Reglamento General de Carreteras respectivamente. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que en su momento se apruebe como base para su redacción.

**Características:**

- Velocidad de proyecto: 120 km/h.
- Calzada: dos carriles de 3,5 m.
- Arcenes: exteriores de 2,50 m; interiores 1,50 m.
- Mediana de 12 m.

**Instrucciones particulares:**

1. El proyecto de trazado y construcción dará cumplimiento, en lo referente a este tramo, a lo dispuesto en la Declaración de Impacto Ambiental y en la aprobación definitiva del "Proyecto básico de la autovía de la Plana, CV-10. Tramo: Vilanova d'Alcolea-San Rafael del Río".
2. El proyecto de trazado contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones a que hubiera lugar. Una vez se apruebe provisionalmente, se someterá al trámite de información pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.



T2-CS-5790/12-TS-5790

3. El proyecto de construcción incluirá como Anejo un documento denominado "Análisis Ambiental", en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, asimismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras que se estimen necesarias.
4. El proyecto conectará con el tramo de la llamada CV-10 entre La Pobla de Tornos y Vilanova d'Alcolea, actualmente en ejecución. Se tendrá también en cuenta lo dispuesto en el proyecto de la Generalitat Valenciana "Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y accesos al aeropuerto de Castellón", por cuanto pudiera afectar al proyecto del tramo Vilanova-Les Coves de Vinromà.
5. Asimismo, la redacción del proyecto se coordinará con la del tramo siguiente, Les Coves de Vinromà-Salzedella. En particular, se estudiará la posibilidad de compensar tierras entre los distintos tramos, al objeto de minimizar la necesidad de préstamos y vertederos.
6. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, incluyendo en el estudio las actuaciones que se estimen necesarias para su correcta reposición. En la redacción del proyecto quedará explícito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos.
7. Se mantendrá la coordinación adecuada con las Corporaciones Locales, Cámaras Agrarias, Confederación Hidrográfica y resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción del proyecto.
8. Al objeto de contribuir a la mejora de la seguridad vial de los ciclistas y de acuerdo con los objetivos y directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se analizará la compatibilidad de las actuaciones a proyectar con el uso de la carretera por parte de los ciclistas, de forma que se evite que el diseño proyectado incluya elementos que puedan mermar la seguridad de los mismos.
9. Para facilitar la toma de datos de tráfico, el proyecto de construcción incluirá la instalación de dos estaciones de aforo fijas en el tramo, con la valoración del material y las obras necesarios para su instalación. Se consultará a la Subdirección General de Planificación acerca del punto donde deberán localizarse las estaciones.

**Asistencia Técnica:**

Se autoriza, previa justificación de la necesidad e idoneidad del contrato conforme al artículo 22 de la Ley 30/2007, de Contratos del Sector Público, la asistencia



T2-CS-5790/12-TS-5790

técnica que, en su caso, resulte necesaria para la redacción del proyecto de trazado y construcción.

**Programación para la redacción del Proyecto:**

Se estima un período de doce (12) meses como tiempo necesario para la redacción del proyecto.

**Presupuesto Base de Licitación:**

De acuerdo con las estimaciones de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, se estima que el presupuesto base de licitación de las obras podría ascender a **SETENTA MILLONES DE EUROS (70.000.000 €)**.

Este proyecto, una vez redactado conforme a lo establecido en la presente orden de estudio, será remitido para su supervisión a la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Madrid, 20 de ENERO de 2009  
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

P.D. EL SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN  
Fdo.: Francisco Javier Alejandro Mínguez  
(Resolución Delegación de Atribuciones 12-01-94)





MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
CARRETERAS

SUBDIRECCION GENERAL DE  
ESTUDIOS Y PROYECTOS

T2-CS-5790  
12-CS-5790

**Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se APRUEBA la siguiente MODIFICACIÓN de la ORDEN DE ESTUDIO:**

**PROYECTO DE TRAZADO Y PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN**

**AUTOVÍA A-7, DEL MEDITERRÁNEO. TRAMO: VILANOVA D'ALCOLEA – LES COVES DE VINROMÁ**

**Red de Carreteras del Estado**

**CASTELLÓN**

Con fecha 11 de abril de 2005 se suscribió el "Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para la ejecución de diversas actuaciones en sus respectivas redes de carreteras y para el cambio de titularidad de algunos tramos de dichas redes". En el protocolo se especifica el compromiso del Ministerio de Fomento de construir, como prolongación del tramo de la autovía entre Nules y Vilanova d' Alcolea, el tramo entre Vilanova y Alcanar (es decir, entre Vilanova d'Alcolea y el límite provincial con Tarragona).

Posteriormente, la comisión de seguimiento del protocolo estableció que fuera la Generalitat Valenciana la encargada de tramitar la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto básico del tramo Vilanova - Límite con Tarragona. En este sentido, se asumió como proyecto básico el de la "Autovía de la Plana, CV-10.Tramo: Vilanova d'Alcolea - San Rafael".

El proyecto básico fue sometido a información pública por la Consejería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat mediante sendos anuncios publicados en el B.O.E. de 27 de diciembre de 2005 y en el D.G.O.V. de 28 de diciembre. El 30 de mayo de 2008, la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda dictó la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental. Finalmente, el 8 de julio de 2008 el proyecto básico fue aprobado definitivamente por el Director General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras y Transporte.



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
CARRETERAS

SUBDIRECCION GENERAL DE  
ESTUDIOS Y PROYECTOS

T2-CS-5790  
12-CS-5790

Con fecha 20 de enero de 2009 la Dirección General de Carreteras aprobó tres Órdenes de Estudio por las que se autorizó la redacción de los siguientes proyectos de trazado y construcción:

- Autovía A-7, del Mediterráneo. Tramo: Vilanova d'Alcolea - Les Coves de Vinromá (T2/12-CS-5790)
- Autovía A-7, del Mediterráneo. Tramo: Les Coves de Vinromá – Salzadella (T2/12-CS-5800)
- Autovía A-7, del Mediterráneo. Tramo: Salzadella – Traiguera (T2/12-CS-5810)

Mientras, el tramo Traiguera – San Rafael del Río quedó a la espera de la aprobación definitiva del estudio informativo E11-E-143.A, entre La Jana y El Perelló.

El 21 de febrero de 2014 se aprobó el Expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo E11-E-143.A. El 24 de junio de 2015 la Dirección General de Carreteras aprobó una Orden de Estudio para la redacción de los proyectos del tramo Traiguera – L.P. Tarragona.

Llegados al momento presente, la Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia ha remitido a esta Subdirección General de Estudios y Proyectos tres informes en los que se solicita una modificación de las tres Órdenes de Estudio aprobadas el 20 de enero de 2009 para los tramos: Vilanova d'Alcolea - Les Coves de Vinromá (T2/12-CS-5790), Les Coves de Vinromá – Salzadella (T2/12-CS-5800) y Salzadella – Traiguera (T2/12-CS-5810).

Las propuestas de la Demarcación se basan en la necesidad de ajustar el contenido de las Órdenes de Estudio a las modificaciones que ha sido necesario introducir en los proyectos hasta definir la solución más adecuada en cada tramo, modificaciones que tienen como consecuencia un aumento en los presupuestos inicialmente estimados (por las propias modificaciones y por el incremento de precios durante el tiempo transcurrido), así como la necesidad de someter los proyectos a información pública y a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.





T2-CS-5790  
12-CS-5790

Para el caso concreto del tramo Vilanova d'Alcolea - Les Coves de Vinromá:

- Con fecha 4 de abril de 2011 se adjudicó el contrato de asistencia técnica para redacción del Proyecto de Trazado y Proyecto de Construcción "Autovía A-7, del Mediterráneo. Tramo: Vilanova d'Alcolea - Les Coves de Vinromá", de claves T2/12-CS-5790.
- Debido a la coyuntura económica el contrato estuvo suspendido hasta el día 21 de mayo de 2014.
- Una vez iniciados los trabajos de redacción, ha sido necesario plantear los siguientes cambios sobre la solución que se tomó como base para redactar la Orden de Estudio de partida en el año 2009:
  - En el enlace planteado en el proyecto de la Generalitat Valenciana "Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y accesos al aeropuerto de Castellón", parcialmente ejecutado, los carriles de confluencia y bifurcación no cumplen la distancia mínima necesaria a los carriles de cambio de velocidad del enlace de Cabanes Norte, por lo que se hace necesario diseñar un carril de trenzado entre ambos enlaces.
  - El enlace diseñado en el proyecto de la Generalitat Valenciana "Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y accesos al aeropuerto de Castellón" afectó a la accesibilidad del municipio de Benlloch. Atendiendo a las alegaciones del Ayuntamiento, la Generalitat Valenciana en 2007 recogió en una Adenda al Proyecto Básico "Autovía de la Plana. CV-10. Tramo Vilanova d'Alcolea - San Rafael" un enlace, que no fue sometido a información pública por la Ley de Carreteras, y que se considera debe incluirse en fase de redacción de los Proyectos de Trazado y Construcción de la autovía A-7 entre Vilanova d'Alcolea y Traiguera.
  - El enlace de Les Coves de Vinromá estaba incluido en las Órdenes de Estudio de este tramo y del siguiente. Una vez coordinados los trazados, se ha llegado a la conclusión de que el enlace quedará totalmente incluido en los proyectos de claves T2/12-CS-5800, quedando en los proyectos T2/12-CS-5790 definidas las situaciones provisionales necesarias.



T2-CS-5790  
12-CS-5790

- Se realizará un estudio-económico para determinar el ancho de mediana de la autovía. Tomando como referencia el ancho de mediana adoptado en el Proyecto Básico (12 m.) conforme a la definición de mediana de la Norma 3.1.- IC. Se estudiará la posibilidad de reducir a 1,0 m. la anchura de los arcenes interiores.
- En coordinación con los otros dos tramos (Les Coves de Vinromá- Salzadella y Salzadella - Traiguera), el estudio de tráfico deberá considerar en su ámbito el corredor incluido en el Estudio Informativo de la A-7, del Ministerio de Fomento, entre Castellón y L'Hospitalet de L'Infant, en el que se encuentra el tramo La Jana -El Perelló.
- Debido a que este corredor cambiará la organización de la Red de Carreteras del Estado, es necesario definir una ubicación para un centro de conservación y su accesibilidad desde los enlaces de la nueva infraestructura, estudiando la idoneidad de la tipología de éstos, en coordinación con los otros tramos del corredor.
- El tiempo transcurrido desde la Orden de Estudio (enero 2009), la aplicación de la Orden Circular 37/2016 por la que se establece Base de Precios de Referencia de la Dirección General de Carreteras y la inclusión de actuaciones no previstas inicialmente, ha incrementado la previsión del presupuesto de las obras.



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
CARRETERAS

SUBDIRECCION GENERAL DE  
ESTUDIOS Y PROYECTOS

T2-CS-5790  
12-CS-5790

A la vista de lo anterior procede actualizar el contenido de la Orden de Estudio emitida en enero del año 2009 a la nueva realidad a la que deberá adaptarse el desarrollo de los proyectos. En consecuencia, **RESUELVO:**

Modificar la Orden de Estudio de claves T2-CS-5790 y 12-CS-5790, aprobada por la Dirección General de Carreteras el día 20 de enero de 2009, de forma que la nueva redacción de la misma queda como sigue:

**Tipo y clave:** Proyecto de Trazado y Construcción, **T2-CS-5790/12-CS-5790.**

**Situación:** Autovía A-7, del Mediterráneo.  
Tramo: Vilanova d'Alcolea – Les Coves de Vinromá  
(p.k. 0+000 al p.k. 13+000 aproximadamente del Proyecto Básico  
“Autovía de la Plana CV-10. Tramo: Vilanova d'Alcolea – San Rafael”)

Longitud aproximada: 13 km + conexiones sur y norte.

**Clase:** Autovía.

**Objeto del estudio:**

Desarrollar con el grado de detalle exigible a un Proyecto de Trazado y a un Proyecto de Construcción, para el tramo señalado, la alternativa óptima que resulte de un estudio de soluciones utilizando de referencia la alternativa seleccionada en el "Proyecto Básico de la Autovía de la Plana, CV-10. Tramo: Vilanova d'Alcolea - San Rafael del Río" de la Generalitat Valenciana, así como su Adenda del 2007 y el Proyecto de Construcción "Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y accesos al aeropuerto de Castellón".

**Contenido:**

Los proyectos de trazado y construcción deberán contener los documentos especificados en los artículos 28 y 27 del Reglamento General de Carreteras, respectivamente. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares para su redacción.



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
CARRETERAS

SUBDIRECCION GENERAL DE  
ESTUDIOS Y PROYECTOS

T2-CS-5790  
12-CS-5790

**Características:**

- Velocidad de proyecto: 120 km/h.
- Calzada: dos carriles de 3,5 m.
- Arcenes: exteriores de 2,50 m; interiores a definir en proyecto
- Mediana: Se realizará un estudio técnico-económico (se tendrá en cuenta el ancho de mediana proyectado en el Proyecto Básico de 12 m. conforme a la Norma 3.1.-IC).

**Instrucciones particulares:**

1. En la redacción de los proyectos se tendrá en cuenta la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
2. Se redactará de forma conjunta para los tres tramos (Vilanova d'Alcolea - Les Coves de Vinromá, Les Coves de Vinromá – Salzadella y Salzadella – Traiguera) un Documento Técnico (que incluirá un Estudio de Impacto Ambiental) que deberá someterse al trámite de información pública previsto en la vigente Ley de Carreteras, así como a la tramitación ambiental que en su caso corresponda.
3. El proyecto de trazado contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones a que hubiera lugar, con objeto de dar cumplimiento a la Ley de Expropiación Forzosa.
4. El proyecto de construcción incluirá en el Anejo de Integración Ambiental, en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, asimismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras que se estimen necesarias.
5. El proyecto conectará con el tramo de la carretera CV-10 entre La Pobla de Tornesa y Vilanova d'Alcolea, ya ejecutado. Se tendrá en cuenta lo dispuesto en el proyecto de la Generalitat Valenciana "Conexión entre las autovías CV-10 y CV-13 y accesos al aeropuerto de Castellón", reubicándose el enlace de acceso a Benlloch tal y como se muestra en la Adenda al Proyecto Básico. Se dará cumplimiento a la Norma 3.1-IC en relación con las distancias mínimas necesarias entre los carriles de confluencia y bifurcación y los carriles de cambio de velocidad del enlace de Cabanes Norte, diseñando carriles de trenzado si fuese necesario. La redacción del proyecto se coordinará con la del tramo siguiente (Les Coves de Vinromá - Salzadella).





MINISTERIO  
DE FOMENTO

T2-CS-5790  
12-CS-5790

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
CARRETERAS

SUBDIRECCION GENERAL DE  
ESTUDIOS Y PROYECTOS

6. Se incluirá, en coordinación con los tramos adyacentes, el proyecto de las obras provisionales o definitivas necesarias para asegurar que el proyecto del tramo pueda ser considerado obra completa. El enlace de Les Coves de Vinromá quedará totalmente incluido en el tramo Les Coves de Vinromá – Salzadella (T2/12-CS-5800).

7. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, incluyendo en el estudio las actuaciones que se estimen necesarias para su correcta reposición. En la redacción del proyecto quedará explícito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos.

8. Se mantendrá la coordinación adecuada con las Corporaciones Locales, Cámaras Agrarias, Confederación Hidrográfica y resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción del proyecto.

9. Para facilitar la toma de datos de tráfico, el proyecto de construcción incluirá la instalación de estaciones de aforo fijas en el tramo, con la valoración del material y las obras necesarias para su instalación. Se tendrán en cuenta las instrucciones de la Dirección General de Carreteras al respecto.

10. En coordinación con los otros dos tramos (Les Coves de Vinromá - Salzadella y Salzadella – Traiguera) el estudio de tráfico deberá considerar en su ámbito el corredor incluido en el Estudio Informativo de la A-7, del Ministerio de Fomento, entre Castellón y L'Hospitalet de L'Infant, en el que se encuentra el tramo La Jana – El Perelló.

11. Durante la redacción de los proyectos se deberá estudiar, en coordinación con la Subdirección General de Conservación, la localización de un centro de conservación en este corredor. En caso de que se considere conveniente su ubicación en este tramo, se incluirá la plataforma, terrenos, servicios y accesos necesarios desde algún enlace del proyecto, estudiando la idoneidad de su tipología para este fin.

**Programación para la redacción de los proyectos:**

Se estima un período de dieciocho (18) meses como tiempo necesario para la redacción de los proyectos.



MINISTERIO  
DE FOMENTO

T2-CS-5790  
12-CS-5790

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
CARRETERAS

SUBDIRECCION GENERAL DE  
ESTUDIOS Y PROYECTOS

**Presupuesto de licitación:**

De acuerdo con las estimaciones de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, se estima que el presupuesto aproximado de licitación de las obras podría ascender a **NOVENTA Y SEIS MILLONES OCHOCIENTOS MIL EUROS (96.800.000,00 €)**, incluyendo el IVA aplicable (21%).

Los proyectos, una vez redactados conforme a lo establecido en la presente Orden de Estudio, serán remitidos para su supervisión a la Subdirección General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

**Conforme:**

Madrid, 2 de junio de 2016

**LA SUBDIRECTORA GENERAL  
DE ESTUDIOS Y PROYECTOS**

Fdo.: Fuencisla Sancho Gómez

Aprobado:  
Madrid, 3 de junio de 2016  
**EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS**

Fdo.: Jorge Urrecho Corrales

**APÉNDICE 2. ALEGACIONES RECIBIDAS**  
**DURANTE EL PROCESO DE INFORMACIÓN**  
**PÚBLICA**



# **INDICE DE ALEGACIONES**

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

## **Alegaciones de particulares:**

- 1.- Alegación presentada por Angel Adell Carceller.
- 2.- Alegación presentada por Juan Luis Jovani Ripoll.
- 3.- Alegación presentada por Antonio Jovani Sorli.
- 4.- Alegación presentada por José Querol Querol.
- 5.- Alegación presentada por Palmira Boix Segarra.
- 6.- Alegación presentada por Carmen Ferreres Ortí.
- 7.- Alegación presentada por Encarnación Jovani Pascual.
- 8.- Alegación presentada por Daniel Meseguer Ferreres.
- 9.- Alegación presentada por Saturnino Sola Guterris.
- 10.- Alegación presentada por Rafael Forés Barreda.
- 11.- Alegación presentada por Josefa Salvador Barreda.
- 12.- Alegación presentada por Pilar Vilagrasa Ortí.
- 13.- Alegación presentada por Pilar Artola Ejarque.
- 14.- Alegación presentada por María Cinta Moliner Barreda.

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

16.- Alegación presentada por Francisco Zaragoza Pauner.

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

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

19.- Alegación presentada por José Mateu Segarra.

20.- Alegación presentada por Enrique Luque López.

21.- Alegación presentada por Ricardo Alvaro Fuster.

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

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

24.- AUTOPISTAS AUMAR, S.A.

## **Alegaciones institucionales:**

25.- Alegación del Ayuntamiento de Tirig

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

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

28.- Alegación del Ayuntamiento de Sant Mateu

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

30.- Alegación del Ayuntamiento de La Salzadella

31.- Alegación del Ayuntamiento de San Rafael del Río

32.- Alegación de la DIPUTACIÓN DE CASTELLÓN

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

1.- Alegación presentada por el Ayuntamiento de Benlloch

2.- Alegación de la Diputación de Castellón

3.- Alcalde de l'Ajuntament de Sierra Engarceran

4.- Alegación de Alfonso Soliva Casañ



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

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

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

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

1.- Alegación presentada por Angel Adell Carceller.

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

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

2.- Alegación presentada por Juan Luis Jovani Ripoll.

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

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

3.- Alegación presentada por Antonio Jovani Sorli.

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

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

4.- Alegación presentada por José Querol Querol.

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

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

5.- Alegación presentada por Palmira Boix Segarra.

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

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

6.- Alegación presentada por Carmen Ferreres Ortí.

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

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

7.- Alegación presentada por Encarnación Jovani Pascual.

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

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

8.- Alegación presentada por Daniel Meseguer Ferreres.

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

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

9.- Alegación presentada por Saturnino Sola Guterris.

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

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

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

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

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

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

12.- Alegación presentada por Pilar Vilagrasa Ortí.

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

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

13.- Alegación presentada por Pilar Artola Ejarque.

Es propietaria de varias fincas que quedarían partidas por la autovía con riego por goteo que no aparece en el proyecto. Solicita la variación del trazado o la compensación

económica en concepto de “lucro cesante” por la pérdida de valor del terreno que queda de su propiedad.

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

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

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

Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción y en este nuevo documento se detallarán todos los bienes afectados, con planos de expropiaciones y se considerarán los caminos de servicio necesarios para reponer los accesos.

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

La empresa es propietaria de una granja de cabras.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19.- Alegación presentada por José Mateu Segarra.

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

Se le indica que se dará traslado de la alegación al Ministerio de Fomento, Administración que redactará el proyecto de construcción y en este nuevo documento figurarán los planos de trazado con la ubicación definitiva de los caminos de servicio pero hemos de señalar que el diseño de los mismos debe cumplir unas exigencias geométricas con son los radios de giro mínimos haciendo necesario que se aparten de la traza cuando se conectan a las rotondas.

20.- Alegación presentada por Enrique Luque López.

Solicita que no se autorice la construcción de esta autovía CV-10 porque no está justificada su necesidad y crea unos impactos ambientales, económicos y sociales desorbitados, inaceptables e insostenibles y por tanto, solicita que se estudien otras alternativas que utilicen parte de la infraestructura viaria ya creada como la N-232, actual

CV-10, la carretera Traiguera-San Rafael y la AP-7. Se indica la insuficiencia del Estudio de Impacto Ambiental.

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

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

21.- Alegación presentada por Ricardo Alvaro Fuster.

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

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

Las tres alegaciones anteriores son iguales.

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

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

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

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

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

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

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

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

En la contestación de la Generalitat Valenciana se indica:

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

Asimismo, y a este respecto, El Consejo de Estado es sumamente claro en su dictamen 1881/1999, cuando señala que la construcción de otra infraestructura viaria (...)

no comporta en modo alguno, en si misma, modificación de la concesión, puesto que el concesionario no tiene derecho a una determinada configuración de las obras públicas del área en que se ubica la autopista o del sistema de comunicaciones en el que se integra la autopista.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Modificar el paso superior de la carretera del mas del Tonto para convertirlo en un enlace completo mediante una rotonda elevada, motivado por el argumento que se detalla a continuación. Entre el mas del Tonto y el mas d'Enrieres habitan alrededor de 200 personas. La carretera que une ambas masías conecta con la CV-131 a Tírig un poco más arriba del mas del Tonto, y con la CV-10 en la Venta Higuera. El tramo de carretera CV-131 desde su inicio en la CV-10 hasta que se une con la carretera del mas del Tonto es una carretera estrecha que discurre por terreno muy accidentado, mientras que la que aquí se menciona es más amplia y el terreno es llano. Se pretende con ello que el acceso a Tírig desde la CV-10 se realice por la Venta Higuera y no por su acceso actual para no tener que recorrer el primer tramo de la CV-131.

En la respuesta de la Generalitat Valenciana se indica que no es posible proyectar un nuevo enlace entre el Mas d'Enrieres y el Mas del Tonto, que la ocupación del enlace 4 sería muy similar a la proyectada aunque se cambiase la tipología del mismo

convirtiéndolo en rotonda única a distinto nivel tal y como se solicita en la alegación y que el paso previsto en el camí de les Pontaneres tiene una altura suficiente y de hecho su trazado se ha desviado ligeramente para poder obtener el máximo gálibo posible en el marco proyectado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.- Alegación presentada por el Ayuntamiento de Benlloch

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

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

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

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

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

2.- Alegación de la Diputación de Castellón

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

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

3.- Alcalde de l'Ajuntament de Sierra Engarceran

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

4.- Alegación de Alfonso Soliva Casañ

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

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





## **APÉNDICE 3. DECLARACIONES DE IMPACTO** **AMBIENTAL**



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



para OTU 2. Supraedne



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE



Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL

**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL**

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

**Descripción del Proyecto**

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

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

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

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00



DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL

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

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

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

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

Están previstos los siguientes enlaces:

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

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

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





CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



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

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

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

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

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

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

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

## 2. Alternativas

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



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

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

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

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

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

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VUELTA AL MUNDO A VELA



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VUELTA AL MUNDO A VELA

### Tramitación administrativa

#### 1. Admisión a trámite

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

#### 2. Información pública

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

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

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

#### 3. Resumen de alegaciones

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VUELA AL BARRIO A VELA



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VUELA AL BARRIO A VELA

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

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

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

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

#### Informes sectoriales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Afecciones legales

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

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

- Barranco de la Fuente.



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
YUERTA AL MUNDO A VELA

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

— Patrimoni Cultural.

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

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

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

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
YUERTA AL MUNDO A VELA

- Vereda del Camino de Les Carretes (La Jana). P.K. 44+900. Ancho 20,89 m.
- Cañada Real del Gallo (Traiguera y San Rafael del Río). P.K. 55+600 y enlace San Rafael del Río. Ancho 75,22 m.
- Cordel del Boberal (Traiguera). P.K. 51+150. Ancho 37,61 m.

— PATRICOVA: Acuerdo de 28 de enero de 2003, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba definitivamente el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana.

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

- Barranco de La Fuente. Nivel de riesgo 4 (Frecuencia 25 - 100 años. Calado <0.8m).
- Barranco de Tomes. Nivel de riesgo 6 (Frecuencia 100 - 500 años. Calado <0.8m).
- Barranco de Peñalarga. Nivel de riesgo 3 (Frecuencia <25 años. Calado <0.8m).
- Zona endorreica próxima al Barranco del Bosque. Nivel de riesgo 6. (Frecuencia 100 - 500 años. Calado <0.8m).
- Rambla Cervera. Nivel de riesgo 6 (Frecuencia 100 - 500 años. Calado <0.8m).

— Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial de Corredores de Infraestructuras. Existe afección en las inmediaciones del enlace 1 de acceso a Benlloch al trazado previsto en el Plan de Acción Territorial, en terrenos denominados "Ámbito de actuación". El trazado de la autovía se ha diseñado para que discurra en terraplén permitiendo el trazado en túnel de la infraestructura hidráulica y evitando la afección a la balsa de Benlloch prevista.

— En lo que se refiere a la Clasificación y Calificación del suelo, existe afección a suelo no urbanizable con protección en los términos municipales de Les Coves de Vinromá, La Jana, Traiguera y San Rafael del Río, coincidiendo con los principales cauces interceptados, algunas zonas de ladera y algún enclave puntual en el tramo final de la carretera. El resto del trazado discurre principalmente sobre suelo no urbanizable.

**Consideraciones ambientales**

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

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





CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VUELA AL MUNDO A VELA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VUELA AL MUNDO A VELA

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

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

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

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

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



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

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

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

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

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



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

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

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

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

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

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

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

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

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





CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VUELTA AL MUNDO A VELA

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

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

- Seguimiento arqueológico de las obras.

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

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

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

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

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

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

**DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL**



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VUELTA AL MUNDO A VELA

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

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

**Consideraciones jurídicas**

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

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

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VELA AL MUNDO A VELA

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

### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

#### PRIMERO

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

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

#### SEGUNDO

Como condiciones adicionales a cumplir se establecen las siguientes:

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

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VELA AL MUNDO A VELA

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

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

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

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

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

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

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

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VUELA AL MUNDO A VELA

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

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

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

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

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

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

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VUELA AL MUNDO A VELA

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

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

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

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

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

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

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





CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VUELTA AL MUNDO A VELA

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

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

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

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

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

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



CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT  
AIGUA, URBANISME I HABITATGE

Francesc Cubells, 7  
46011 VALÈNCIA  
Telèfon 96 197 35 00

DIRECCIÓ GENERAL DE  
GESTIÓ DEL MEDI NATURAL



ALICANTE  
2008-2009  
PUERTO DE SALIDA DE LA  
VUELTA AL MUNDO A VELA

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

### TERCERO

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

### CUARTO

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

Valencia, de mayo de 2008

LA DIRECTORA GENERAL DE  
GESTIÓN DEL MEDIO NATURAL

Mª Angeles Centeno Centeno



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





## DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

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

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

### DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

#### Objeto del proyecto

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

#### Descripción de las características más relevantes

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

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

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

Las actuaciones proyectadas son:

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

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

Data 26 FEB. 2008

SALIDA 6979

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

#### Localización geográfica

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

#### Alternativas.

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

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

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

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

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

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

## TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA

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

### Información pública

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

### Resumen de alegaciones

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

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

### Consultas

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

### Solicitud de documentación complementaria

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

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

### Informes sectoriales

#### Informe del Servicio de Biodiversidad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Informe de la Sección Forestal

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

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

### Informe de la Conselleria de Cultura i Esport

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

### **AFECCIONES LEGALES**

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

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

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

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

### *2. Montes*

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

### *3. Dominio Público Hidráulico*

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

### *4. Vías Pecuarias*

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

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

### *5. Patrimonio Cultural*

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

### *6. Suelo Forestal.*

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

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

#### 7. Incendios forestales

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

#### 8. Riesgo de Inundación

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

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

### CONSIDERACIONES AMBIENTALES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cabe indicar que incorpora un presupuesto de las medidas correctoras.

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

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



la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. Controles en la fase de construcción con una periodicidad bimestral.

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

#### Consideraciones jurídicas

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

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

#### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

#### Primero

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

#### Segundo

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

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

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

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

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



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

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

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

4. El sistema de alumbrado de la carretera estará compuesto por lámparas de vapor de sodio de alta presión o vapor de sodio de baja presión.
5. Tal y como establecen las medidas correctoras, se estará a lo dispuesto en el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones.
6. Los materiales de relleno y las zahorras que fuesen necesarias para la ejecución del proyecto, se obtendrán de préstamos y canteras existentes y legalmente autorizadas. En el caso de nuevas aperturas se someterán éstas, con carácter previo a su utilización, al procedimiento de Declaración de Impacto Ambiental.

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

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

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

#### Tercero

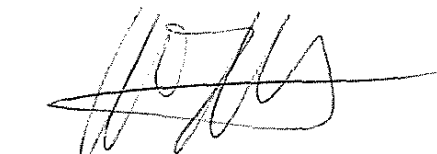
Notificar a las personas interesadas que contra la presente resolución, por no ser un acto definitivo en vía administrativa, no cabe recurso alguno; lo cual no es inconveniente para que puedan utilizarse los medios que en defensa de su derecho estimen pertinentes.

#### Cuarto

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

Valencia, 21 de febrero de 2008

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



**Mª Angeles Centeno Centeno**



**APÉNDICE 4. PROTOCOLO DE**  
**COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE**  
**FOMENTO Y LA GENERALITAT VALENCIANA**





València, 27 ABR. 2009

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



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

En Valencia a once de abril de dos mil cinco.

**REUNIDOS**

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

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

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

**CONSIDERACIONES**

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

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

*[Firma manuscrita]*



València, 27 ABR. 2009

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



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

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

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

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

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

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

*[Firma manuscrita]*



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

GENERALITAT VALÈNCIANA  
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
AV. Blasco Ibañeta, 16. 46100 VALÈNCIA

València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta copia amb l'original és correcta  
La funcionària: Josefa Torres Gujardo

## DECLARACIONES

### PRIMERA

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

#### ANEXO 1

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

#### ANEXO 2

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

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

### SEGUNDA

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

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

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

*[Firma]*



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

### TERCERA

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

#### Antigua carretera N-340

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

#### Carretera N-332

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

#### A-23 Autovía Mudéjar

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

#### A-3 Autovía del Este

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

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

Caudete - Font de la Figuera

#### N-238 de Vinaroz a Ulldecona

Carretera completa

#### Carretera N-225

Tramo Almassora – Puerto de Castellón

### CUARTA

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

*[Firma]*

*[Firma]*

GENERALITAT VALÈNCIANA  
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
AV. Blasco Ibañeta, 16. 46100 VALÈNCIA

València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta copia amb l'original és correcta  
La funcionària: Josefa Torres Gujardo



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

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

#### QUINTA

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

#### SEXTA

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

#### SEPTIMA

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

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

#### OCTAVA

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

CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
Av. Bisbec Ibáñez, 30 - 46100 VALÈNCIA

València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta copia amb l'original és conforme.  
La funcionària: Josefa Torralba Quijano



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

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

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

#### NOVENA

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

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

GENERALITAT VALÈNCIANA  
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
Av. Bisbe Ibáñez, 30 - 46100 VALÈNCIA

València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta copia amb l'original és conforme.  
La funcionària: Josefa Torralba Quijano





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

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

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

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

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

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

#### DÉCIMA

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

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
Av. Blasco Ibañeta, 31 46100 BURJASSOT VALÈNCIA

València, 27 ABR. 2009

CONFIRMADA esta copia amb l'original de caràcter La Jurisdicció Josep Maria Guiso



#### UNDÉCIMA

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

La Ministra de Fomento

Magdalena Álvarez Arza

El President de la Generalitat Valenciana

Francisco Camps Ortiz

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
Av. Blasco Ibañeta, 31 46100 BURJASSOT VALÈNCIA

València, 27 ABR. 2009

CONFIRMADA esta copia amb l'original de caràcter La Jurisdicció Josep Maria Guiso



## ANEXO 1

TRAMO Y ACTUACION	PRESUPUESTO (millones de €)	ESTADO DE GESTION
Mejora de la seguridad vial de la CV-12: Ares-Morella	12,00	Proyecto programado
Mejora de la seguridad vial CV-41. Acceso Peñíscola	7,12	PB y DIA disponible. Redacción PC en licitación
Nueva carretera (CV-13). Torreblanca - Instalac. aeroportuarias de Castellón	41,99	Pendiente DIA. PC en redacción.
Duplicación de calzada entre La Pobla de Tornesa y Villanova de Alcolea (CV-10)	48,45	PB redactado. Pendiente DIA. PC en redacción (6 meses)
Duplicación CV-17 entre CV-10 y N340 (Acceso Sur Castellón)	10,00	PB en redacción
Ronda suroeste de Villarreal	7,89	PC en redacción
Duplicación de la carretera CV-222. Tramo Betxi-Alquerías del Niño Perdido	10,00	PB en redacción
Duplicación Burriana - Villarreal	3,96	PC disponible
Duplicación de la CV-18. Tramo Burriana - Castellón	15,27	PC disponible
Nuevo eje Onda - Villarreal	31,00	Programado
Distribuidor Comarcal Norte. Conexión con la Ronda Norte de Valencia	93,00	PB en licitación
CV-50: Tramo Lliria - Alcudia	270,00	PB en redacción. Tramos: 3 a 8 meses
Nueva conexión de la V-30 con Maestro Rodrigo (Ronda norte de Mislata)	30,00	PB Y PC en redacción
Conexión de la CV-50 (L'Alcudia) con el Corredor Litoral (N-332)	63,00	Estudio previo
Duplicación Sueca - Les Palmeres	12,00	PB antiguo disponible
Ronda noreste de Sueca. Tramo N-332-CV-500	19,43	PC aprobado
Ronda de Xátiva	7,70	PC en redacción
Autovía L'Ollería - Gandía. CV-60	48,64	2 Tramos en construcción. Resto programado
Avda de Denia	25,00	En estudio
Ampliación CV-81. Tramo Villena - Crevillente	20,00	Tramos en proyecto, resto programados
Eje del Vinalopó. Elda - Novelda - Aspe - Elche	37,08	Proyecto en redacción hasta Novelda
Autovía Novelda - Agost - Alicante	75,30	PB en redacción
Acondicionamiento Algueña - Novelda (CV-840)	38,53	PB en redacción
Vía Parque Alicante	44,54	Convenio Ayuntamiento. Hay proyecto de dos tramos. Un tramo en obras
Elche - Santa Pola	21,04	Proyecto redactado
Ronda de Crevillente	9,60	Convenio. Hay Proyecto
Eje Orihuela Guardamar (CV-91)	84,00	PB en redacción
Eje Orihuela - Costa Torrevieja (CV-95)	89,00	PB en redacción
Ronda sudoeste de San Miguel de las Salinas.	3,91	PC en redacción
	<b>1.517,45</b>	

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

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

València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta copia amb l'original és correcta  
La funcionaria: Josefa Teresa Guisasa

ukh



## ANEXO 2



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

ukh

ukh

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

València, 27 ABR. 2009

CONFRONTADA esta copia amb l'original és correcta  
La funcionaria: Josefa Teresa Guisasa



ANEXO 2



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

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

GENERALITAT VALENCIANA  
 CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
 Av. Blasco Ibáñez, 30 46100 BURJASSOT (VA)

València, 27 ABR 2009

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



ANEXO 3



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

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

TRAMO Y ACTUACIÓN PREVISTA PARA LICITAR EN 2007	PRES. PARCIAL (millones de euros)	SITUACIÓN EXPEDIENTE
<b>N-332. TRAMO ALICANTE - VALENCIA</b>		
Duplicación de la variante de Benidorm.	19,89	Proy en Red.
Duplicación Gandía - Xeresa	10,47	Proy. Aprb.
Duplicación Xeresa - Favara.	21,30	Orden de EP
Variante de Xeraco	3,24	Orden de EP
Variante de Cullera (II)	35,87	Orden de EP
<b>A-33 AUTOVÍA DE CIEZA A FONT DE LA FIGUERA</b>		
Autovía Font de La Figuera tramo A-31 / A-35	48,88	El para DIA
<b>N-232 Vinaroz-Morella</b>		
Acondicionam. del tramo Barr. de la Bota-Morella. Puerto Querol	42,10	El para DIA
<b>N-238 de Vinarós a Ulldecona</b>		
Vinarós - Ulldecona	11,00	propuesta
<b>N-330 de Almansa al L.P. de Cuenca (Sinarcas)</b>		

GENERALITAT VALENCIANA  
 CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT  
 Av. Blasco Ibáñez, 30 46100 BURJASSOT (VA)

València, 27 ABR 2009

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



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

AREA ALICANTE Y ELCHE

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

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

VALENCIA

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

PROGRAMACIÓN A DEFINIR

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

A-7 CASTELLÓN

Duplicación N-340. Tramo Castellón - L.P. con Tarragona

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

N-332. SUR DE ALICANTE

Duplicación Santa Pola - El Altet

N-332. TRAMO ALICANTE - VALENCIA

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

A-3 AUTOVÍA DEL ESTE

Tercer carril tramo Buñol - Valencia.

	40,00	Proy en Red.
--	-------	--------------

VALENCIA

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

AREA ALICANTE Y ELCHE

Duplicación y mejora de accesos al aeropuerto de Alicante

	10,00	Propuesta
--	-------	-----------

SUMA TOTAL 1.923,04

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

GENERALITAT VALENCIANA  
 CONSOLIDADA D'INFRASTRUCTURA I TRANSPORT  
 Av. Blasco Ibañeta, 51 46100 VALÈNCIA

València, 27 ABR 2009

CONFIRMADA a la còpia amb l'original de carter  
 La funcionària: JOANETA GUGIARRO

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

