

Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient

RESOLUCIÓ de 7 de novembre de 2011, del director general d'Avaluació Ambiental i Territorial, per la qual s'ordena la publicació de la resolució complementària corresponent al municipi de Cabanes. [2011/12461]

De conformitat amb l'article 28 de Decret 162/1990, de 15 d'octubre, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament per a l'execució de la Llei 2/1989, de 3 de març, d'impacte ambiental, el qual estableix que una vegada transcorregut el termini assenyalat en l'article 26 sense que s'hagen plantejat discrepàncies, i sense perjudici de la notificació al titular, la declaració d'impacte ambiental s'ha de publicar en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana*, resolc:

Article únic

Publicar en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana* la resolució complementària corresponent a l'expedient 328/96-AIA Cabanes.

València, 7 de novembre de 2011.– El director general d'Avaluació Ambiental i Territorial: Juan Giner Corell.

Expedient: 328/96-AIA.

Títol: Projecte de construcció de la carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 i la CV-10, Cabanes (Castelló).

Promotor: Divisió de Carreteres. Direcció General d'Obres Públiques. Conselleria d'Infraestructures i Transport.

Autoritat substantiva: Divisió de Carreteres. Direcció General d'Obres Públiques. Conselleria d'Infraestructures i Transport.

Localització: Cabanes (Castelló)

Antecedents

L'expedient 328/96-AIA de Projecte bàsic de carretera Orpesa-Vall d'Alba, connexió entre la N-340 i la CS-800, Cabanes incloïa les actuacions següents:

– Tram Orpesa-Cabanes, de nova construcció, que comunica Cabanes i la N-340 per la costa.

– Variant de Cabanes

– Tram Cabanes – Vall d'Alba

Amb data 12 de maig de 1998 es va emetre la declaració d'impacte ambiental de l'expedient 328/96-AIA, exclouent-ne el tram Cabanes – Vall d'Alba i estimant assumibles les alternatives proposades per a la variant de Cabanes i la nova carretera Orpesa-Cabanes, amb una sèrie de condicionants.

El tram de Cabanes – Vall d'Alba es va avaluar en l'expedient 570/97-AIA, i es va emetre la declaració d'impacte ambiental preceptiva amb data 17 de juny de 2008.

La variant de Cabanes es va avaluar en l'expedient 24/05-AIA, i es va emetre la declaració d'impacte ambiental preceptiva amb data 22 de desembre de 2005.

El 24 de maig de 2000 van començar les obres de la carretera Orpesa-Cabanes. Posteriorment, es va comprovar que tres pilars del viaducte de la Lloba envaeixen el Desert de les Palmes, i es va proposar la suspensió temporal parcial de les obres entre els PK 9+400 i 11+200.

En data 30 de juny de 2000 el Jutjat d'Instrucció Número 9 de Castelló va dictar una resolució de paralització de les obres entre els PK 6+000 i 12+000.

Amb data 7 de juliol de 2000 la Direcció General de Planificació i Gestió del Medi va emetre una resolució de l'expedient 328/96-AIA, mitjançant la qual es dóna el vistiplau a les tasques de restauració i integració paisatgística de les obres de construcció de la nova carretera Cabanes-Orpesa.

En data 26 de febrer de 2002 la Direcció General de Planificació i Gestió del Medi va emetre una resolució de l'expedient 328/96-AIA, sobre el Projecte modificat número 1 de la carretera Orpesa-Cabanes. Connexió entre la N-340 i la CV-10, i estima acceptable l'execució de les modificacions introduïdes per a evitar la invasió de tres pilars del viaducte de la Lloba al Paratge Natural del Desert de les Palmes.

Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente

RESOLUCIÓN de 7 de noviembre de 2011, del director general de Evaluación Ambiental y Territorial, por la cual se ordena la publicación de la resolución complementaria correspondiente al municipio de Cabanes. [2011/12461]

De conformidad con el artículo 28 del Decreto 162/1990, de 15 de octubre, del Consell, por el cual se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de impacto ambiental, el cual establece que una vez transcurrido el termino señalado en el artículo 26 sin que se hayan planteado discrepancias, y sin perjuicio de su notificación al titular, la declaración de impacto ambiental se publicará en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana*, resuelvo:

Artículo único

Publicar en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana* la resolución complementaria correspondiente al expediente 328/96-AIA.

Valencia, 7 de noviembre de 2011.– El director general de Evaluación Ambiental y Territorial: Juan Giner Corell.

Expediente: 328/96-AIA

Título: Proyecto de construcción de la carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 y la CV-10, Cabanes (Castellón).

Promotor: División de Carreteras. Dirección General de Obras Públicas. Conselleria de Infraestructuras y Transporte.

Autoridad substantiva: División de Carreteras. Dirección General de Obras Públicas. Conselleria de Infraestructuras y Transporte.

Localización: Cabanes (Castellón).

Antecedentes

El expediente 328/96-AIA de Proyecto básico de carretera Orpesa-La Vall d'Alba, conexión entre la N-340 y la CS-800, Cabanes incluía las siguientes actuaciones:

– Tramo Orpesa-Cabanes, de nueva construcción, que comunica Cabanes y la N-340 por la costa.

– Variante de Cabanes

– Tramo Cabanes-La Vall d'Alba

Con fecha 12 de mayo de 1998 se emite la declaración de impacto ambiental del expediente 328/96-AIA, excluyendo el tramo Cabanes-La Vall d'Alba y estimando asumibles las alternativas propuestas para la variante de Cabanes y la nueva carretera Orpesa-Cabanes, con una serie de condicionantes.

El tramo de Cabanes-Vall d'Alba se evaluó en el expediente 570/97-AIA y se emitió la preceptiva declaración de impacto ambiental, con fecha 17 de junio de 2008.

La variante de Cabanes se evaluó en el expediente 24/05-AIA y se emitió la preceptiva declaración de impacto ambiental, con fecha 22 de diciembre de 2005.

El 24 de mayo de 2000 comienzan las obras de la carretera Orpesa-Cabanes. Con posterioridad, se comprueba que tres pilas del viaducto de la Loba invaden el Desert de Les Palmes, proponiéndose la suspensión temporal parcial de las obras entre los PK 9+400 al 11+200.

En fecha 30 de junio de 2000, el Juzgado de Instrucción Número 9 de Castellón dicta resolución de paralización de las obras entre los PK 6+000 al 12+000.

Con fecha 7 de julio de 2000, la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio emite resolución del expediente 328/96-AIA, mediante la que se da el visto bueno a las labores de restauración e integración paisajística de las obras de construcción de la nueva carretera Cabanes-Orpesa.

En fecha 26 de febrero de 2002 la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio emite resolución del expediente 328/96-AIA, acerca del Proyecto modificado número 1 de la carretera Orpesa-Cabanes. Conexión entre la N-340 y la CV-10 y estima acceptable la ejecución de las modificaciones introducidas para evitar la invasión de tres pilas del viaducto la Loba en el Paraje Natural del Desert de les Palmes.

Amb data 1 d'octubre de 2003 es va fer l'acta d'alçament de la suspensió parcial de les obres.

Amb data 25 de gener de 2005, mitjançant una interlocutòria del Jutjat Número 2 de Castelló, es va comunicar a l'empresa constructora UTE Necso-Rover Alcisa la resolució de la magistrada jutgessa d'aquest jutjat, per la qual es disposa la paralització de les obres entre els PK 7+000 i 13+000.

Amb data d'abril de 2005 es va redactar el Projecte modificat número 2 carretera Orpesa-Cabanes, connexió entre la N-340 i la CV-10, on es desvetlla l'execució de les obres entre els PK 7+000 i 13+000.

En data 1 de juny de 2005 el Jutjat d'Instrucció Número 2 de Castelló va dictar una interlocutòria de sobreseïment provisional de la paralització de les obres entre els PK 7+000 i 13+000.

Amb data d'abril de 2006 es va redactar el nou Projecte de construcció de la carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 i la CV-10, Cabanes, objecte d'aquesta resolució.

En data 25 de gener de 2008 la Conselleria d'Infraestructures i Transport va remetre la documentació tècnica i el certificat d'informació pública del Projecte de construcció de la carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 i la CV-10, Cabanes, juntament amb les al·legacions de caràcter ambiental i les respostes que s'hi van donar.

Consideracions sobre les actuacions previstes

El projecte preveu la construcció d'una nova carretera d'Orpesa a Cabanes entre el PK 6+500 i la CV-10, que desenvolupa la solució seleccionada en el projecte avaluat en l'expedient 328/96-AIA, amb declaració d'impacte ambiental favorable, amb millores i ajustos puntuals efectuats en el traçat i amb noves mesures correctores i protectoras. El projecte constructiu del tronc principal, amb una longitud total de 7.133 m, es divideix en dos trams:

– Tram 1: des del PK 6+500 fins al PK 11+600 (punt d'inici del tram 2). S'estén a mig vessant al nord del riu Xinxilla, amb una longitud de 5.100 m.

– Tram 2: des del PK 0+000 al PK 2+033. S'estén pel Pla de Cabanes fins a l'enllaç amb la CV-10, amb una longitud de 2.033 m.

Les obres projectades corresponen a l'execució d'una carretera de secció transversal 7/10 (2 carrils de 3,50 m i voreres d'emergència d'1,50 m), amb bermes d'1,0 m, talussos 3/2 en terraplé, 1/2 en desmunt. El traçat en planta té un radi mínim de 350 m i màxim de 900 m. La rasante presenta pendents entre el 6,37% u l'1,19%. A la zona del 6,37%, denominada la Costa, s'ha inclòs un carril addicional per a vehicles lents.

Les principals actuacions són:

– Demolició de la glorieta que hi ha al PK 6+580, i entroncament amb el tram de la carretera que ja està construïda (tram 1, PK 0+000 a 6+500).

– Construcció del tronc principal de la nova carretera entre el PK 6+500 del tram ja construït i el PK 11+600. Aquest PK 11+600 del tronc principal del tram 1 és el punt d'inici del que hem denominat tronc principal tram 2, que s'estén entre els PK 0+000 i 2+033, per a connectar, mitjançant els seus ramals corresponents, amb la rotonda a distint nivell prevista en el projecte de duplicació de la carretera CV-10.

– Construcció dels túnels següents: la Cova, en el PK 8+099 a 8+327; la Lloba, en el PK 9+904 a 10+047, i 10,6, en el PK 10+513 a 10+748.

– Construcció de dos viaductes, 9,5 i 9,8 sobre tàlvegs.

– Construcció d'onze passos inferiors per a la reposició de vies pecuàries, camins i servituds per a l'accés de vianants a finques.

Amb aquesta solució no s'afecta el límit del Parc Natural del Desert de les Palmes, format pel camí forestal, i s'estén pel límit nord de l'àmbit del Pla rector d'ús i gestió del parc natural, molt pròxim a la zona de protecció especial. Igualment, s'ha intentat portar el traçat un poc allunyat del camí i del riu per a afectar el mínim possible els terrenys de cultiu del fons de la vall i evitar la zona inundable.

La presència de barrancs transversals i alguna lloma ha requerit la construcció de ponts i túnels. Aquestes estructures també es consideren com a mesures correctores de l'impacte ambiental, ja que, com que tenen més amplitud de l'estrictament necessària, es millora la permeabilitat transversal.

Con fecha 1 de octubre de 2003 se efectuó el acta de levantamiento de la suspensión parcial de las obras.

Con fecha 25 de enero de 2005, mediante auto del Juzgado Número 2 de Castellón, se comunica a la empresa constructora UTE Necso-Rover Alcisa la resolución de la magistrado juez de ese juzgado, por la que se dispone la paralización de las obras entre los PK 7+000 al 13+000.

Con fecha abril de 2005, se redacta el Proyecto modificado número 2 carretera Oropesa-Cabanes, conexión entre la N-340 y la CV-10 donde se detrae la ejecución de las obras entre los PK 7+000 al 13+000.

En fecha 1 de junio de 2005, el Juzgado de Instrucción Número 2 de Castellón dicta auto de sobreseimiento provisional de la paralización de las obras entre los PK 7+000 al 13+000.

Con fecha abril de 2006, se redacta el nuevo Proyecto de construcción de la carretera Oropesa-Cabanes entre el PK 6+500 y la CV-10, Cabanes, objeto de esta resolución.

En fecha 25 de enero de 2008, la Conselleria de Infraestructuras y Transporte remite la documentación técnica y el certificado de información pública del proyecto de construcción de la carretera Oropesa-Cabanes entre el PK 6+500 y la CV-10. Cabanes, junto con las alegaciones de carácter ambiental y las respuestas dadas a las mismas.

Consideraciones sobre las actuaciones previstas

El proyecto contempla la construcción de una nueva carretera de Oropesa a Cabanes entre el PK 6+500 y la CV-10 que desarrolla la solución seleccionada en el proyecto evaluado en el expediente 328/96-AIA, con declaración de impacto ambiental favorable, con mejoras y ajustes puntuales efectuados en el trazado y con nuevas medidas correctoras y protectoras. El proyecto constructivo del tronc principal, de longitud total 7.133 m, se divide en dos tramos:

– Tramo 1: desde el PK 6+500 hasta el PK 11+600 (punto de inicio del tramo 2). Discurre a media ladera al norte del río Chinchilla, con una longitud de 5.100 m.

– Tramo 2: desde el PK 0+000 al PK 2+033. Discurre por el Pla de Cabanes hasta el enlace con la CV-10, con una longitud de 2.033 m.

Las obras proyectadas corresponden a la ejecución de una carretera de sección transversal 7/10 (2 carriles de 3,50 m y arcenes de 1,50 m) con bermas de 1,0 m, taludes 3/2 en terraplén, 1/2 en desmontes. El trazado en planta tiene un radio mínimo de 350 m y máximo de 900 m. La rasante presenta pendientes entre el 6,37% u el 1,19%. En la zona del 6,37%, denominada la Costa, se ha incluido un carril adicional para vehículos lentos.

Las principales actuaciones son:

– Demolición de la glorieta existente en el PK 6+580, y entroncar con el tramo de la carretera que ya está construïda (tramo 1, PK 0+000 a 6+500)

– Construcción del tronc principal de la nueva carretera entre el PK 6+500 del tramo ya construïdo y el PK 11+600. Este PK 11+600 del tronc principal del tramo 1 es el punto de inicio del que hemos denominado tronc principal tramo 2, que discurre entre los PK 0+000 y 2+033, para conectar, mediante sus correspondientes ramales, en la glorieta a distinto nivel prevista en el proyecto de duplicación de la carretera CV-10.

– Construcción de los túneles siguientes: la Cova en el PK 8+099 a 8+327; la Loba en el PK 9+904 a 10+047, y 10.6 en el PK 10+513 a 10+748.

– Construcción de dos viaductos, 9,5 y 9,8 sobre vaguadas.

– Construcción de once pasos inferiores para la reposición de vías pecuarias, caminos y servidumbres para el acceso peatonal a fincas.

Con esta solución no se afecta al límite del Parque Natural del Desert de les Palmes, formado por el camino forestal, discurriendo por el límite norte del ámbito del Plan rector de uso y gestión del parque natural, muy pròxim a la zona de protección especial. Igualmente, se ha intentado llevar la traza algo alejada del camino y del río para afectar lo mínimo posible los terrenos de cultivo del fondo del valle y evitar la zona inundable.

La presencia de barrancos transversales y alguna loma ha requerido la construcción de puentes y túneles. Estas estructures también se consideran como medidas correctoras del impacto ambiental, ya, con su mayor amplitud de la estrictamente necesaria, se mejora la permeabilidad transversal.

Vist l'expedient 328/96-AIA d'avaluació d'impacte ambiental del Projecte bàsic de la carretera Orpesa – Vall d'Alba, connexió entre la N-340 i la CS-800, Cabanes, promogut per la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, del qual es va formular la declaració d'impacte ambiental preceptiva amb data 12 de maig de 1998.

Vista la resolució complementària de l'expedient 328/96-AIA, emesa en data 7 de juliol de 2000, mitjançant la qual es dona el vistiplau a les tasques de restauració i integració paisatgística de les obres de construcció de la nova carretera Cabanes-Orpesa.

Vista la resolució complementària de l'expedient 328/96-AIA, emesa en data 26 de febrer de 2002, sobre el Projecte modificat número 1, redactat per a evitar l'afecció directa de la nova carretera entre Cabanes i Orpesa al Paratge Natural del Desert de les Palmes.

Vist que en data 25 de gener de 2008 la Conselleria d'Infraestructures i Transport va remetre la documentació tècnica i el certificat d'informació pública del Projecte de construcció de la Carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 i la CV-10, Cabanes, juntament amb les al·legacions de caràcter ambiental i les respostes que s'hi van donar.

Vist que en el certificat d'informació pública, emés pel cap de Divisió de Carreteres de la Conselleria d'Infraestructures i Transport en data 19 de desembre de 2007 i rebut en la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge en data 25 de gener de 2008, s'indica que el Projecte de construcció i estudi d'impacte ambiental 41-C-1980, carretera d'Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 i la CV-10, Cabanes (Castelló), van ser sotmesos a informació pública durant un termini de 30 dies hàbils, i s'han publicat els anuncis d'informació pública en el BOE de 13 de juny de 2006 i BOE de 3 d'agost de 2006, i DOGV de 14 de juny de 2006 i de 23 d'agost de 2006, i s'indica també que s'han rebut, dins de termini, onze al·legacions, que han sigut contestades. El contingut ambiental d'aquestes al·legacions i les respostes elaborades per la Conselleria d'Infraestructures i Transport es resumeixen a continuació:

1. Al·legació del Grup Municipal d'Esquerra Unida – l'Entesa i de l'Associació de Veïns Defensors del Poblal el Borseral:

«– El nou projecte no inclou un estudi d'impacte ambiental, la qual cosa impossibilita l'emissió d'una declaració d'impacte ambiental...

– El projecte no inclou un examen d'alternatives tècnicament viables i la justificació de la solució adoptada.»

Resposta de la Conselleria d'Infraestructures i Transport:

«– Els dies 3 i 23 d'agost de 2006 es va publicar en el BOE i en el DOGV, respectivament, la Resolució de 7 de juliol de 2006, del director general d'Obres Públiques, relativa a la informació pública de l'estudi d'impacte ambiental corresponent al projecte de referència, i es va prorrogar el termini de la informació pública del projecte de construcció, de manera que acabara simultàniament amb el de l'estudi d'impacte ambiental. Per tant, s'ha seguit el procediment previst, tant en la legislació de carreteres com en la legislació sobre impacte ambiental, en sotmetre el projecte de construcció i l'estudi d'impacte ambiental conjuntament al tràmit d'informació pública...

– Les diverses alternatives de traçat ja es van analitzar en el Projecte bàsic de la carretera Orpesa – Vall d'Alba, connexió entre la N-340 i la CS-800, Cabanes, mentre que el projecte de construcció que ara analitzem desenvolupa la solució seleccionada, amb les millores i els ajustos puntuals efectuats en el traçat...»

2. Al·legació del Grup Municipal d'Esquerra Unida els Verds – l'Entesa

De data 4 de setembre de 2006:

«– L'exposició pública del projecte de construcció realitzada (BOE núm. 140, de 13 de juny de 2006) era incorrecta. Es tracta d'un nou projecte d'infraestructura viària que no inclou l'estudi d'impacte ambiental. Ara es publica un suposat estudi d'impacte ambiental i s'amplia el període d'al·legacions del projecte.

– Es tracta d'un nou projecte que s'estén, en gran part, per un traçat totalment diferent del projecte aprovat en 1995. No inclou l'examen d'alternatives tècnicament viables i la justificació de la solució adoptada...

– La publicació per imperatiu legal de l'EIA s'ha limitat a una còpia de l'EIA del projecte de 1995. És necessari un nou EIA amb un nou estudi d'alternatives tècnicament viables.

Visto el expediente 328/96-AIA de evaluación de impacto ambiental del Proyecto básico de la carretera Orpesa-La Vall d'Alba, conexión entre la N-340 y la CS-800, Cabanes, promovido por la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, del que se formuló la preceptiva declaración de impacto ambiental con fecha 12 de mayo de 1998.

Vista la resolución complementaria del expediente 328/96-AIA, emitida en fecha 7 de julio de 2000 mediante la cual se da el visto bueno a las labores de restauración e integración paisajística de las obras de construcción de la nueva carretera Cabanes-Oropesa.

Vista la resolución complementaria del expediente 328/96-AIA, emitida en fecha 26 de febrero de 2002 sobre el Proyecto modificado número 1, redactado para evitar la afección directa de la nueva carretera entre Cabanes y Oropesa al Paraje Natural del Desierto de Las Palmas.

Resultando que en fecha 25 de enero de 2008 la Conselleria de Infraestructuras y Transporte remite la documentación técnica y el certificado de información pública del Proyecto de construcción de la Carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 y la CV-10, Cabanes, junto con las alegaciones de carácter ambiental y las respuestas dadas a las mismas.

Resultando que en el certificado de información pública, emitido por el jefe de División de Carreteras de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte en fecha 19 de diciembre de 2007 y recibido en la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda en fecha 25 de enero de 2008, se indica que el Proyecto de construcción y estudio de impacto ambiental 41-C-1980, carretera de Oropesa-Cabanes entre el PK 6+500 y la CV-10, Cabanes (Castellón), fueron sometidos a información pública por un plazo de 30 días hábiles, habiéndose publicado los anuncios de información pública en el BOE de 13 de junio de 2006 y BOE de 3 de agosto de 2006, y DOGV de 14 de junio de 2006 y de 23 de agosto de 2006, y se indica también que se han recibido, dentro de plazo, once alegaciones, habiendo sido contestadas. El contenido ambiental de dichas alegaciones y las respuestas elaboradas por la Conselleria de Infraestructuras y Transporte, se resumen a continuación:

1. Alegación del Grup Municipal d'Esquerra Unida-l'Entesa y de la Asociación de Vecinos Defensores del Poblado el Borseral:

«– El nuevo proyecto no incluye un estudio de impacto ambiental, lo que imposibilita la emisión de una declaración de impacto ambiental...

– El proyecto no incluye un examen de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada.»

Respuesta de la Conselleria d'Infraestructures i Transport:

«– El 3 y 23 de agosto de 2006, se publica, en el BOE y en el DOGV, respectivamente, la Resolución de 7 de julio de 2006, del director general de Obras Públicas, relativa a la información pública del estudio de impacto ambiental correspondiente al proyecto de referencia, prorrogando el plazo de la información pública del proyecto de construcción, de forma que finalizase simultáneamente con el del estudio de impacto ambiental. Por tanto, se ha seguido el procedimiento previsto, tanto en la legislación de carreteras como en la legislación sobre impacto ambiental, al someter el proyecto de construcción y el estudio de impacto ambiental conjuntamente al trámite de información pública...

– Las distintas alternativas de trazado ya se analizaron en el Proyecto básico de la carretera Orpesa-La Vall d'Alba, conexión entre la N-340 y la CS-800, Cabanes, mientras que el proyecto de construcción que ahora analizamos desarrolla la solución seleccionada, con las mejoras y ajustes puntuales efectuados en el trazado...»

2. Alegación del Grup Municipal d'Esquerra Unida-els Verds-l'Entesa

De fecha 4 de septiembre de 2006:

«– La exposición pública del proyecto de construcción realizada (BOE núm. 140, de 13 de junio de 2006) era incorrecta. Se trata de un nuevo proyecto de infraestructura viaria que no incluía estudio de impacto ambiental. Ahora se publica un supuesto estudio de impacto ambiental y se amplía el periodo de alegaciones del proyecto.

– Se trata de un nuevo proyecto que discurre, en gran parte, por un trazado totalmente diferente al del proyecto aprobado en 1995. No incluye el examen de alternativas técnicamente viables y la justificación de la solución adoptada...

– La publicación por imperativo legal del EIA se ha limitado a una copia del EIA del proyecto de 1995. Es necesario un nuevo EIA con un nuevo estudio de alternativas técnicamente viables.

– La justificació del projecte en la funció de connectar l'interior nord de la província de Castelló amb la costa ara la farà el nou vial Torreblanca-Vilanova d'Alcolea.

– En desviar pel nou vial part del trànsit pesant que circula entre la N-340, AP-7 i CV-10, es degradarà irremediablement aquest espai, per la contaminació acústica i pel risc d'incendis.

– No es pot limitar l'impacte del vial sobre l'ullal de Miravet per la simple distància a la boca d'aquest, ja que es tracta d'un gran sistema càrstic. No podem protegir de la contaminació la cova de l'Ullal ni la seua fauna aquàtica sense protegir l'aquífer, almenys, a les zones que tenen flux hídric cap a la cova de Miravet. Qualsevol carretera i, especialment, les de més entitat i trànsit impliquen una major freqüentació de l'àrea, la construcció d'instal·lacions diverses al llarg del seu recorregut i fins i tot urbanitzacions...; la simple facilitat d'accés i freqüentació afavoreix també l'increment de deixalles, l'increment de la caça i la consegüent contaminació pel plom dels perdigons i també s'incrementa el risc d'incendis.

– No s'han delimitat els riscos sobre la massa forestal de la Masmudella, amb gran valor ambiental i paisatgístic.

– Es desconeix si s'afectarà espècies catalogades en el *Libro rojo de los invertebrados de España*, que alguns estudis hidrològics consideren com a possible.

– No és possible saber quin ha sigut l'efecte ambiental de l'actual carretera que uneix Orpesa amb Cabanes al llarg dels anys, perquè quan es va construir no es va fer un estudi previ referit a l'estatus ecològic del seu entorn que ens permetia establir una comparació d'aquell estatus amb l'estatus actual.

– La cova Ullal de Miravet no és un fenomen càrstic aïllat, sinó que constitueix una part accessible de l'aquífer càrstic regional... La canalització de residus, accidentals o no, procedent de les calçades i cunetes cap a cubetes de decantació i eliminació de sobrenadants, tal com es proposa en l'informe GIA-Sedelam, com a mesura correctora, no és suficient, perquè exigeixen un manteniment difícil de garantir a llarg termini, i a més hi ha una gran diversitat de productes tòxics solubles que no són separables ni per decantació ni per flotació.»

Resposta de la Conselleria d'Infraestructures i Transport:

«– El projecte de construcció i l'estudi d'impacte ambiental de la carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 i la CV-10, Cabanes han quedat sotmesos conjuntament al tràmit d'informació pública i presentats davant l'autoritat ambiental competent...»

– El projecte de construcció i l'estudi d'impacte ambiental desenvolupen una solució de traçat que en tota la seua longitud, excepte el tram final entre el PK 13+000 i CV-10, estava definit i aprovat en documents anteriors...; han sigut àmpliament reforçades les mesures correctores respecte a les ja incloses en els documents anteriors. L'elecció de la solució respecte al corredor no correspon a aquest projecte, sinó que forma part del projecte bàsic de la Carretera Orpesa – Vall d'Alba, connexió entre la N-340 i la CS-800, Cabanes, clau 41-C-1358(3). ...És en el projecte de construcció on es desenvolupa completament la solució escollida, en aquest cas amb els ajustos efectuats en el traçat que s'han anat recollint en els successius projectes desenvolupats fins al moment i que contenen el tram comprès entre els PK 6+500 i 11+800, a més de les millores ambientals introduïdes.

– Ambdues actuacions constitueixen bielles de connexió entre l'interior i la costa, però no pot deduir-se que siguin actuacions redundants, ja que la finalitat de la biela Orpesa-Cabanes és facilitar la connexió en l'àmbit central de la Plana Alta.

– L'estudi d'impacte ambiental conté una sèrie de mesures correctores i de prevenció d'impactes l'efecte del qual s'estén sobre un entorn ampli de la infraestructura.

– El Decret 65/2006, de 12 de maig, del Consell..., aprovat després de la redacció del projecte de construcció, estableix, en l'article 9, apartat 1, un perímetre de protecció general per a cadascuna de les cavitats catalogades, definit per un cercle d'una hectàrea de superfície (equivalent a un radi de 56,4 m), centrat en cadascuna de les boques de la cavitat. La carretera es localitza a 157 m al NE de la boca d'entrada de l'ullal de Miravet, açò és, allunyada més de 100 m del perímetre de protecció general d'aquesta cavitat. A més, per a les cavitats que ho requereixen, el Decret 65/2006 estableix un perímetre de protecció especial (article 9, apartat 2.b) corresponent a la projecció, en la super-

– La justificación del proyecto en la función de conectar el interior norte de la provincia de Castellón con la costa ahora la hará el nuevo vial Torreblanca-Vilanova d'Alcolea.

– Al desviar por el nuevo vial parte del tráfico pesado que circula entre la N-340, AP-7 y CV-10, se degradará irremediadamente este espacio, por la contaminación acústica y por el riesgo de incendios.

– No se puede limitar el impacto del vial sobre el ullal de Miravet por la simple distancia a la boca del mismo, ya que se trata de un gran sistema càrstico. No podemos proteger de la contaminación la cueva del Ullal ni su fauna acuática sin proteger el acuífero, por lo menos, en las zonas que tienen flujo hídrico hacia la cueva de Miravet. Cualquier carretera y, especialmente, las de mayor entidad y tráfico implican una mayor frecuentación del área, la construcción de instalaciones diversas a lo largo de su recorrido e incluso urbanizaciones...; la simple facilidad de acceso y frecuentación favorece también el incremento de desperdicios, el incremento de la caza y la consiguiente contaminación por el plomo de los perdigones y se incrementa el riesgo de incendios.

– No se han delimitado los riesgos sobre la masa forestal de la Masmudella, con gran valor ambiental y paisajístico.

– Se desconoce si se afectará a especies catalogadas en el *Libro rojo de los invertebrados de España*, que algunos estudios hidrológicos dan como posible.

– No es posible saber cuál ha sido el efecto ambiental de la actual carretera que une Orpesa con Cabanes a lo largo de los años, porque cuando se construyó no se hizo un estudio previo referido al estatus ecológico de su entorno que nos permita establecer una comparación de aquel estatus con el estatus actual.

– La cueva Ullal de Miravet no es un fenómeno càrstico aislado, sino que constituye una parte accesible del acuífero càrstico regional... La canalización de residuos accidentales o no, procedente de las calzadas y cunetas hacia cubetas de decantación y eliminación de sobrenadantes, tal como se propone en el informe GIA-Sedelam, a modo de medida correctora, no es suficiente, porque exigen un mantenimiento difícil de garantizar a largo plazo, y además existe una gran diversidad de productos tóxicos solubles que no son separables ni por decantación ni por flotación.»

Respuesta de la Conselleria d'Infraestructures i Transport:

«– El proyecto de construcción y el estudio de impacto ambiental de la carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 y la CV-10, Cabanes, han quedado sometidos de forma conjunta al trámite de información pública y presentados ante la autoridad medioambiental competente...»

– El proyecto de construcción y el estudio de impacto ambiental desarrollan una solución de trazado que en toda su longitud, salvo el tramo final entre el PK 13+000 y CV-10, estaba definido y aprobado en documentos anteriores...; han sido ampliamente reforzadas las medidas correctoras respecto a las ya incluidas en los documentos anteriores. La elección de la solución a nivel de corredor no corresponde al presente proyecto, sino que forma parte del proyecto básico de la Carretera Orpesa-La Vall d'Alba, conexión entre la N-340 y la CS-800, Cabanes, clave 41-C-1358(3)... Es en el proyecto de construcción donde se desarrolla completamente la solución escogida, en este caso, con los ajustes efectuados en el trazado que se han ido recogiendo en los sucesivos proyectos desarrollados hasta el momento y que contenían el tramo comprendido entre los PK 6+500 y 11+800, además de las mejoras medioambientales introducidas.

– Ambas actuaciones constituyen bielas de conexión entre el interior y la costa, pero no puede deducirse que sean actuaciones redundantes, ya que la finalidad de la biela Orpesa-Cabanes es facilitar dicha conexión en el ámbito central de la Plana Alta.

– El estudio de impacto ambiental contiene una serie de medidas correctoras y de prevención de impactos cuyo efecto se extiende sobre un entorno amplio de la infraestructura.

– El Decreto 65/2006, de 12 de mayo, del Consell..., aprobado con posterioridad a la redacción del proyecto de construcción, establece, en su artículo 9, apartado 1, un perímetro de protección general para cada una de las cavidades catalogadas, definido por un círculo de una hectàrea de superficie (equivalente a un radio de 56,4 m) centrado en cada una de las bocas de la cavidad. La carretera se localiza a 157 m al NE de la boca de entrada del ullal de Miravet, esto es, alejada más de 100 m del perímetro de protección general de esta cavidad. Además, para las cavidades que lo requieran, el Decreto 65/2006 establece un perímetro de protección especial (artículo 9, apartado 2.b) correspondiente a la

fície del terreny, de la topografia coneguda per a la cavitat. El traçat de la carretera es presenta completament fora dels perímetres de protecció establits.

– S'inclou un estudi hidrogeològic i un estudi faunístic de l'àmbit territorial en què s'emmarca l'actuació, on s'han caracteritzat les espècies més representatives de l'àrea objecte del projecte..., s'han descrit les mesures preventives i correctores que cal adoptar per a evitar o minimitzar els efectes negatius sobre les diverses espècies de fauna i sobre les condicions hidrogeològiques de l'entorn...»

3. Al·legació de l'Espeleo Club Castelló:

De data 12 de juliol de 2006:

«– L'ullal de Miravet és una de les cavitats singularment protegides pel Decret 65/2006, de 12 de maig, del Consell, pel qual es desplega el règim de protecció de les coves i s'aprova el Catàleg de coves de la Comunitat Valenciana. L'article 9.2 d'aquest decret estableix un perímetre de protecció especial per a aquelles cavitats que justificadament ho requerisquen. Aquest perímetre protegit correspon a la projecció, en la superfície del terreny, de la topografia coneguda de la cavitat.

– L'informe tècnic Estudi hidrogeològic de l'entorn de l'ullal de Miravet i avaluació de la repercussió de la carretera Orpesa-Cabanes sobre les aigües subterrànies, redactat per Sedelam i datat al maig de 2004, constitueix un document sense estudi previ bàsic, sense mètode de treball rigorós, elaborat amb excessiva rapidesa, on les mostres de camp són puntuals i les sèries de dades no existeixen... L'informe Reconeixement geofísic mitjançant tomografia elèctrica, elaborat per IGT i datat a l'abril de 2004, no té cap mètode d'anàlisi.

– Es considera que, atenció al principi de prudència ambiental, es preveja l'execució d'aquesta carretera per un traçat no tan agressiu amb l'entorn natural. I que prèviament a les obres d'execució de la nova carretera Cabanes-Orpesa es consensue un grup d'experts per a l'elaboració d'un estudi científic multidisciplinari metòdic i ben documentat de tota la zona afectada, des del Pla de Cabanes fins a aigües avall de la boca de la surgència temporal de l'ullal de Miravet, com també la realització de proves directes de traçabilitat de les aigües subterrànies.»

De data 7 de setembre de 2006, que afeg:

«– L'estudi d'impacte ambiental únicament té en compte la cavitat denominada Ullal de Miravet, que no és l'única cavitat subterrània que quedaria afectada de manera directa o indirecta pel traçat: avenc del Pla de les Foies, forat de l'Horta i avenc de la Costa Vella.

– L'estudi d'alternatives va ser elaborat l'any 1995 amb dades totalment desfasades actualment...»

Resposta de la Conselleria d'Infraestructures i Transport:

A l'al·legació de data 12 de juliol de 2006:

«– El Decret 65/2006, de 12 de maig, del Consell..., aprovat després de la redacció del projecte de construcció, estableix, en l'article 9, apartat 1, un perímetre de protecció general per a cadascuna de les cavitats catalogades, definit per un cercle d'una hectàrea de superfície (equivalent a un radi de 56,4 m), centrat en cadascuna de les boques de la cavitat. La carretera es localitza a 157 m al NE de la boca d'entrada de l'ullal de Miravet, açò és, allunyada més de 100 m del perímetre de protecció general d'aquesta cavitat. A més, per a les cavitats que ho requerisquen, el Decret 65/2006 estableix un perímetre de protecció especial (article 9, apartat 2.b) corresponent a la projecció, en la superfície del terreny, de la topografia coneguda per a la cavitat.

– La Conselleria d'Infraestructures i Transport ha fet una sèrie d'estudis dirigits a avaluar la possible afecció de les obres sobre l'ullal de Miravet i el seu entorn, a més de considerar altres informes i estudis ja existents, fets per tercers. Dels estudis i reconeixements realitzats recollits en l'Estudi hidrogeològic de l'entorn de l'ullal de Miravet i avaluació de la repercussió de la carretera Orpesa-Cabanes sobre les aigües subterrànies [...], figura la cartografia de la cavitat efectuada pel Grup Espeleològic de Castelló i reconeguda *in situ* l'any 2002 pel Grup d'Activitats Subaquàtiques de la Guàrdia Civil...; la nova infraestructura projectada es localitza a una distància aproximada de 60 m de la projecció en superfície de terreny de la topografia coneguda com a ullal de Miravet. El traçat de la carretera es presenta completament fora dels perímetres de protecció que estableix el Decret 65/2006...

proyección, en la superficie del terreno, de la topografía conocida para la cavidad. El trazado de la carretera se presenta completamente fuera de los perímetros de protección establecidos.

– Se incluye un estudio hidrogeológico y un estudio faunístico del ámbito territorial en el que se enmarca la actuación, donde se han caracterizado las especies más representativas del área objeto del proyecto..., se han descrito las medidas preventivas y correctoras a adoptar para evitar o minimizar los efectos negativos sobre las distintas especies de fauna y sobre las condiciones hidrogeológicas del entorno...»

3. Alegación del Espeleo Club Castelló:

De fecha 12 de julio de 2006:

«– El ullal de Miravet es una de las cavidades singularmente protegidas por el Decreto 65/2006, de 12 de mayo, del Consell, por el que se desarrolla el régimen de protección de las cuevas y se aprueba el Catálogo de cuevas de la Comunidad Valenciana. El artículo 9.2 de este decreto establece un perímetro de protección especial para aquellas cavidades que justificadamente lo requieran. Dicho perímetro protegido corresponde a la proyección, en la superficie del terreno, de la topografía conocida de la cavidad.

– El informe técnico Estudio hidrogeológico del entorno del ullal de Miravet y evaluación de la repercusión de la carretera Orpesa-Cabanes sobre las aguas subterráneas, redactado por Sedelam y fechado en mayo de 2004, constituye un documento sin estudio previo básico, sin método de trabajo riguroso, elaborado con excesiva rapidez, donde las muestras de campo son puntuales y las series de datos no existen... El informe Reconocimiento geofísico mediante tomografía eléctrica, elaborado por IGT y fechado en abril de 2004, adolece de método de análisis.

– Se considera que, atendiendo al principio de prudencia medioambiental, se contemple la ejecución de esta carretera por un trazado no tan agresivo con el entorno natural. Con carácter previo a las obras de ejecución de la nueva carretera Cabanes-Orpesa se consensúa un grupo de expertos para la elaboración de un estudio científico multidisciplinar metódico y bien documentado de toda la zona afectada, desde el Pla de Cabanes hasta aguas abajo de la boca de la surgencia temporal del ullal de Miravet, así como la realización de pruebas directas de trazabilidad de las aguas subterráneas.»

De fecha 7 de septiembre de 2006, que añade:

«– El estudio de impacto ambiental contempla únicamente la cavidad denominada Ullal de Miravet, que no es la única cavidad subterránea que quedaría afectada de forma directa o indirecta por el trazado: avenc del Pla de les Foies, forat de l'Horta y avenc de la Costa Vella.

– El estudio de alternativas fue elaborado en el año 1995 con datos totalmente desfasados a fecha actual...»

Respuesta de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte:

A la alegación de fecha 12 de julio de 2006:

«– El Decreto 65/2006, de 12 de mayo, del Consell..., aprobado con posterioridad a la redacción del proyecto de construcción, establece, en su artículo 9, apartado 1, un perímetro de protección general para cada una de las cavidades catalogadas, definido por un círculo de una hectárea de superficie (equivalente a un radio de 56,4 m) centrado en cada una de las bocas de la cavidad. La carretera se localiza a 157 m al NE de la boca de entrada del ullal de Miravet, esto es, alejada más de 100 m del perímetro de protección general de esta cavidad. Además, para las cavidades que lo requieran, el Decreto 65/2006 establece un perímetro de protección especial (artículo 9, apartado 2.b) correspondiente a la proyección, en la superficie del terreno, de la topografía conocida para la cavidad.

– La Conselleria de Infraestructuras y Transporte ha realizado una serie de estudios encaminados a evaluar la posible afecção de las obras sobre el ullal de Miravet y su entorno, además de considerar otros informes y estudios ya existentes, realizados por tercers. De los estudios y reconocimientos realizados recogidos en el Estudio hidrogeológico del entorno del ullal de Miravet y evaluación de la repercusión de la carretera Orpesa-Cabanes sobre las aguas subterráneas..., figura la cartografía de la cavidad efectuada por el Grupo Espeleológico de Castellón y reconocida *in situ* en el año 2002 por el Grupo de Actividades Subacuáticas de la Guardia Civil...; la nueva infraestructura proyectada se localiza a una distancia aproximada de 60 m de la proyección en superficie de terreno de la topografía conocida como ullal de Miravet. El trazado de la carretera se presenta completamente fuera de los perímetros de protección establecidos por el Decreto 65/2006...

Amb tot, el projecte inclou, a més, una sèrie de mesures preventives, de protecció i correctores..., a fi d'evitar la percolació d'efluents procedents de la carretera en un ampli entorn de l'ullal.»

A l'al·legació de data 7 de setembre de 2006, afegit:

«— Les diverses alternatives de traçat respecte al corredor ja es van analitzar en el Projecte bàsic de la carretera Orpesa – Vall d'Alba, connexió entre la N-340 i la CS-800, Cabanes, mentre que en el projecte de construcció actual es desenvolupa l'alternativa seleccionada, amb ajustos puntuals efectuats en el traçat i ja avaluats ambientalment després de 1995, i amb l'increment de les mesures correctores que cal aplicar en la fase de construcció i de servei.»

4. Al·legació de l'Associació Salvem el Desert:

Al·legació de data 13 de juliol de 2006:

«— La situació no és la mateixa que la que hi havia en el moment de l'aprovació del projecte anterior. Com a conseqüència de les actuacions en defensa del medi natural dutes a terme per diversos col·lectius ecologistes..., s'ha tingut un coneixement més exacte de l'abast del risc que per al medi subterrani comporta la construcció d'una via de les característiques i traçat de la que es proposava llavors, i de la que es proposa ara. ...És evident que els nous coneixements sorgits sobre l'extraordinària sensibilitat del medi a possibles afeccions (vibracions, filtracions, abocaments, sòsides...) requereixen una adequada estimació ambiental per part de l'administració encarregada de tutelar la pervivència de béns i fauna única al món.

— S'ha inclòs la cova Ullal de Miravet en el Catàleg de coves protegides de la Comunitat Valenciana...; la situació actual obliga a fer un estudi i valoració detallats per part de la conselleria competent de les possibles afeccions al patrimoni geològic i biològic així censat...

— El projecte que se sotmet a informació pública no conté l'estudi d'impacte ambiental preceptiu que s'havia d'haver tramés a l'administració ambiental juntament amb la memòria del projecte per a ser sotmesos conjuntament a informació pública...»

Al·legació de data 8 de setembre de 2006, que afegit:

«— L'estudi d'impacte ambiental és un mer document formal, que no ha estudiat l'impacte ambiental de l'obra tenint en compte les dades actuals conegudes, que no s'ajusta a les prescripcions normatives i que inclou informes parcials, i eludeix l'examen d'aquells que sostenen amb fonament que el traçat actual és desaconsellable i els greus riscos que comporta.

— L'estudi d'impacte ambiental presenta irregularitats en tant que els antecedents del projecte actual no s'ajusten del tot a la realitat: el traçat va ser modificat respecte al projecte inicial i aquesta modificació no va ser sotmesa a declaració d'impacte ambiental.

— L'estudi d'impacte ambiental no proposa alternatives tècnicament viables, es limita a utilitzar un estudi elaborat fa deu anys per a un projecte diferent...

— Els informes que fonamenten l'estudi d'impacte ambiental no són fiables. L'estudi de Sedelam és l'únic entre els estudis existents que sosté l'absència de connexió entre els embornals del Pla i l'ullal de Miravet...

— El vial s'estén en gran part per l'antic perímetre de protecció del Paratge Natural del Desert de les Palmes. El fet que no traspasse els límits no basta per a considerar que no hi produeix cap afecció.»

Resposta de la Conselleria d'Infraestructures i Transport:

A l'al·legació de data 13 de juliol de 2006:

«— Tant el projecte de construcció com l'estudi d'impacte ambiental de la carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 i la CV-10, Cabanes han quedat sotmesos conjuntament al tràmit d'informació pública (DOGV núm. 5280 i DOGV núm. 5330) i presentats davant l'autoritat ambiental competent...»

— El Decret 65/2006, de 12 de maig, del Consell..., aprovat després de la redacció del projecte de construcció, estableix, en l'article 9, apartat 1, un perímetre de protecció general per a cadascuna de les cavitats catalogades, definit per un cercle d'una hectàrea de superfície (equivalent a un radi de 56,4 m), centrat en cadascuna de les boques de la cavitat. La carretera es localitza a 157 m al NE de la boca d'entrada de l'ullal de Miravet, açò és, allunyada més de 100 m del perímetre de protecció general d'aquesta cavitat. A més, per a les cavitats que ho

No obstante, el proyecto incluye, además, una serie de medidas preventivas, de protección y correctoras..., al objeto de evitar la percolación de efluentes procedentes de la carretera en un amplio entorno del ullal.»

A la alegación de fecha 7 de septiembre de 2006, añade:

«— Las distintas alternativas de trazado a nivel de corredor ya se analizaron en el Proyecto básico de la carretera Orpesa-La Vall d'Alba, conexión entre la N-340 y la CS-800. Cabanes, mientras que en el proyecto de construcción actual se desarrolla la alternativa seleccionada, con ajustes puntuales efectuados en el trazado y ya evaluados medioambientalmente con posterioridad a 1995, y con el incremento de las medidas correctoras a aplicar en fase de construcción y de servicio.»

4. Alegación de la Asociación Salvem el Desert:

Alegación de fecha 13 de julio de 2006:

«— La situación no es la misma que la existente en el momento de la aprobación del anterior proyecto. Como consecuencia de las actuaciones en defensa del medio natural llevadas a cabo por distintos colectivos ecologistas..., se ha tenido más exacto conocimiento del alcance del riesgo que para el medio subterráneo supone la construcción de una vía de las características y trazado de la que se proponía entonces, y de la que se propone ahora. ...Es evidente que los nuevos conocimientos surgidos sobre la extraordinaria sensibilidad del medio a posibles afecciones (vibraciones, filtraciones, vertidos, derrumbes...) requerían de una adecuada estimación medioambiental por parte de la administración encargada de tutelar la pervivencia de bienes y fauna única en el mundo.

— Se ha incluido la cueva Ullal de Miravet en el Catálogo de cuevas protegidas de la Comunidad Valenciana...; la situación actual obliga a la realización de un detallado estudio y valoración por la Conselleria competente de las posibles afecciones al patrimonio geológico y biológico así censado...

— El proyecto que se somete a información pública no contiene el preceptivo estudio de impacto ambiental que debía haber sido remitido a la administración medioambiental junto con la memoria del proyecto para ser conjuntamente sometidos a información pública...»

Alegación de fecha 8 de septiembre de 2006, que añade:

«— El estudio de impacto ambiental es un mero documento formal, que no ha estudiado el impacto ambiental de la obra teniendo en vista los datos actuales conocidos, que no se ajusta a las prescripciones normativas y que incluye informes parciales, eludiendo el examen de aquellos que sostienen fundadamente lo desaconsejable del trazado actual y los graves riesgos que comporta.

— El estudio de impacto ambiental presenta irregularidades en cuanto a que los antecedentes del proyecto actual no se ajustan del todo a la realidad: el trazado fue modificado respecto al proyecto inicial y este modificado no fue sometido a declaración de impacto ambiental.

— El estudio de impacto ambiental no propone alternativas técnicamente viables, se limita a utilizar un estudio elaborado hace diez años para un proyecto diferente...

— Los informes que apoyan el estudio de impacto ambiental no son fiables. El estudio de Sedelam es el único de entre los estudios existentes que sostiene la ausencia de conexión entre los sumideros del Pla y el ullal de Miravet...

— El vial discurre en gran parte por el antiguo perímetro de protección del Paraje Natural del Desierto de las Palmas. El hecho de que no traspase los límites no basta para considerar que no produce afección alguna al mismo.»

Respuesta de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte:

A la alegación de fecha 13 de julio de 2006:

«— Tanto el proyecto de construcción como el estudio de impacto ambiental de la carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 y la CV-10, Cabanes han quedado sometidos de forma conjunta al trámite de información pública (DOGV núm. 5280 y DOGV núm. 5330) y presentados ante la autoridad medioambiental competente...»

— El Decreto 65/2006, de 12 de mayo, del Consell..., aprobado con posterioridad a la redacción del proyecto de construcción, establece, en su artículo 9, apartado 1, un perímetro de protección general para cada una de las cavidades catalogadas, definido por un círculo de una hectárea de superficie (equivalente a un radio de 56,4 m) centrado en cada una de las bocas de la cavidad. La carretera se localiza a 157 m al NE de la boca de entrada del ullal de Miravet, esto es, alejada más de 100 m del perímetro de protección general de esta cavidad. Además, para las

requerisquen, el Decret 65/2006 estableix un perímetre de protecció especial (article 9, apartat 2.b) corresponent a la projecció, en la superfície del terreny, de la topografia coneguda per a la cavitat.

– La Conselleria d'Infraestructures i Transport ha fet una sèrie d'estudis dirigits a avaluar la possibleafecció de les obres sobre l'ullal de Miravet i el seu entorn, a més de considerar altres informes i estudis ja existents, fets per tercers. Dels estudis i reconeixements realitzats recollits en l'Estudi hidrogeològic de l'entorn de l'ullal de Miravet i avalució de la repercussió de la carretera Orpesa-Cabanes sobre les aigües subterrànies..., figura la cartografia de la cavitat efectuada pel Grup Espeleològic de Castelló i reconeguda *in situ* l'any 2002 pel Grup d'Activitats Subaquàtiques de la Guàrdia Civil...; la nova infraestructura projectada es localitza a una distància aproximada de 60 m de la projecció en superfície de terreny de la topografia coneguda com a ullal de Miravet. El traçat de la carretera es presenta completament fora dels perímetres de protecció que estableix el Decret 65/2006...

– Amb tot, el projecte inclou, a més, una sèrie de mesures preventives, de protecció i correctores..., a fi d'evitar la percolació d'efluents procedents de la carretera en un ampli entorn de l'ullal.»

A l'al·legació de data 8 de setembre de 2006, que afig:

«– El projecte modificat número 1 del Projecte de construcció de la carretera Orpesa-Cabanes, connexió entre la N-340 i la CV-10, Cabanes inclou la modificació en el tram entre el PK 6+500 i el 11+800. La directora general de Planificació i Gestió del Medi va dictar una resolució el 26 de febrer de 2002 en la qual s'estimen acceptables, a l'efecte ambiental, les modificacions introduïdes en el projecte modificat número 1.

– Encara que el projecte s'ha redactat de nou, no es tracta en sí mateix d'una nova actuació, ja que té el mateix objecte i s'estén bàsicament pel mateix traçat que ja figurava en els documents redactats anteriorment.

– En els documents desenvolupats s'estudia el possible impacte sobre els aspectes esmentats en un entorn ampli de la nova infraestructura, i s'estableixen mesures correctores i de prevenció d'impactes específiques que cal aplicar tant en la fase d'execució de les obres com en la fase de servei.»

5. Al·legació del Grup per a l'Estudi i Conservació dels Espais Naturals (GECEN):

De data 18 de juliol de 2006:

«– El projecte és una continuació i derivació de l'antic projecte d'obres 41-CS-1358 carretera Orpesa-Cabanes, connexió entre la N-340 i la CV-10, que ha tingut dues paralitzacions judicials i dos procediments penals...

– La Conselleria coneix l'existència de les espècies no catalogades, l'obligació de protecció per llei de les quals li imposa adoptar mesures de conservació i protecció...; en el projecte no s'ha tingut en compte l'existència de les espècies i la necessitat de preservar el seu hàbitat de qualsevolafecció...; juntament amb el projecte de carretera exposat al públic, no s'ha tingut en compte l'existència de les espècies i la necessitat de preservar el seu hàbitat de qualsevolafecció.

– Juntament amb el projecte de carretera exposat al públic no està l'estudi preceptiu d'impacte ambiental...

– Del projecte anterior no es van valorar ni es van tenir en compte les cavitats que hi havia a la zona ni les espècies que les habitaven...

– No s'ha fet cap estudi que determine que l'opció sud siga millor o que tinga menys impacte ambiental en relació amb l'opció nord, tenint en compte tots els valors presents afectats, incloent-hi lesafeccions directes i indirectes al paratge, lesafeccions a les noves espècies inventariades en perill d'extinció i el sistema de cavitats de la zona sud. L'estudi d'alternatives no hauria de discriminar una opció enfront d'una altra pel fet de ser la favorita de la Conselleria d'Infraestructures, i per això dotar de més detall l'opció sud enfront de la nord...

– La presència d'espècies dignes de protecció a les cavitats de l'ullal de Miravet i en el sistema càrstic obliguen l'administració a posar en pràctica mesures de conservació i protecció de l'hàbitat d'aquestes espècies...; la construcció de la carretera per l'opció sud que es proposa és una de les amenaces de la supervivència de les espècies...

cavidades que lo requieran, el Decreto 65/2006 establece un perímetre de protecció especial (artículo 9, apartado 2.b) correspondiente a la proyección, en la superficie del terreno, de la topografía conocida para la cavidad.

– La Conselleria de Infraestructuras y Transporte ha realizado una serie de estudios encaminados a evaluar la posibleafecció de las obras sobre el ullal de Miravet y su entorno, además de considerar otros informes y estudios ya existentes, realizados por terceros. De los estudios y reconocimientos realizados recogidos en el Estudio hidrogeológico del entorno del ullal de Miravet y evaluación de la repercusión de la carretera Orpesa-Cabanes sobre las aguas subterráneas..., figura la cartografía de la cavidad efectuada por el Grupo Espeleológico de Castellón y reconocida *in situ* en el año 2002 por el Grupo de Actividades subacuáticas de la Guardia Civil [...]; la nueva infraestructura proyectada se localiza a una distancia aproximada de 60 m de la proyección en superficie de terreno de la topografía conocida como ullal de Miravet. El trazado de la carretera se presenta completamente fuera de los perímetros de protecció establecidos por el Decreto 65/2006...

– No obstante, el proyecto incluye además, una serie de medidas preventivas, de protecció y correctoras..., al objeto de evitar la percolación de efluentes procedentes de la carretera en un amplio entorno del ullal.»

A la alegación de fecha 8 de septiembre de 2006, que añade:

«– El proyecto modificado número 1 del Proyecto de construcción de la carretera Orpesa-Cabanes, conexión entre la N-340 y la CV-10, Cabanes, incluía la modificación en el tramo entre el PK 6+500 y el 11+800. La directora general de Planificació y Gestió del Medio dictó resolució el 26 de febrero de 2002, en la que se estimaban aceptables, a efectos ambientales, las modificaciones introducidas en el proyecto modificado número 1.

– Aunque el proyecto se ha redactado de nuevo, no se trata en sí de una nueva actuación, ya que tiene el mismo objeto y discurre básicamente por el mismo trazado que ya figuraba en los documentos redactados con anterioridad.

– En los documentos desarrollados se estudia el posible impacto sobre los aspectos citados en un entorno amplio de la nueva infraestructura, desarrollándose medidas correctoras y de prevenció de impactos específicas a aplicar tanto en la fase de ejecución de las obras como en la fase de servicio.»

5. Alegación del Grupo para el Estudio y Conservación de los Espacios Naturales (GECEN):

De fecha 18 de julio de 2006:

«– El proyecto es una continuació y derivación del antiguo proyecto de obras 41-CS-1358 carretera Orpesa-Cabanes, conexión entre la N-340 y la CV-10, que ha sufrido dos paralizaciones judiciales y dos procedimientos penales...

– La Conselleria conoce la existencia de las especies no catalogadas, cuya obligación de protecció por ley le impone adoptar medidas de conservació y protecció...; en el proyecto no se ha tenido en cuenta la existencia de las especies y la necesidad de preservar su hábitat de cualquierafecció...; junto al proyecto de carretera expuesto al público, no se ha tenido en cuenta la existencia de las especies y la necesidad de preservar su hábitat de cualquierafecció.

– Junto al proyecto de carretera expuesto al público no se encuentra el preceptivo estudio de impacto ambiental...

– Del anterior proyecto no se valoraron ni se tuvieron en cuenta las cavidades que existían en la zona ni las especies que las habitaban...

– No se ha realizado estudio alguno que determine que la opción sur sea mejor o que tenga menor impacto ambiental con relación con la opción norte, teniendo en cuenta todos los valores presentes afectados, incluyendo lasafeccions directas e indirectas al paraje, lasafeccions a las nuevas especies inventariadas en peligro de extinció y el sistema de cavidades de la zona sur. El estudio de alternativas no debería discriminar una opción frente a otra por el hecho de ser la favorita de la Conselleria de Infraestructuras, y por ello, dotar de mayor detalle a la opción sur frente a la norte...

– La presencia de especies dignas de protecció en las cavidades del ullal de Miravet y en el sistema càrstico obligan a la administració a poner en pràctica medidas de conservació y protecció del hábitat de estas especies...; la construcció de la carretera por l'opció sur que se propone es una de las amenazas de la supervivencia de las especies...

– L'ullal de Miravet és una de les cavitats singularment protegides pel Decret 65/2006, de 12 de maig...; la cavitat en qüestió constitueix l'exemple més evident de protecció adaptat a l'apartat b de l'article 9.2 del decret esmentat, el qual estableix que el perímetre protegit correspon a la projecció, en la superfície del terreny, de la topografia coneguda de la cavitat...; l'ecosistema subterrani pot prosseguir molts metres més, com passa en aquesta cavitat, on les mostres biològiques estudiades s'han extret d'un extrem insignificant del que indiscutiblement constitueix el nucli del ric ecosistema subterrani que conté aquesta cova...; la protecció de la cavitat s'ha d'estendre fins on s'estenguen els elements pels quals la cavitat està protegida, és a dir, la seua fauna troglòbia i la presència d'aigua, no fins on un explorador subterrani pugua arribar en una determinada incursió subterrània (variable segons l'època de l'any en què es faça l'exploració).

L'ullal de Miravet constitueix una surgència temporal que drena una relativament extensa superfície de terreny...; l'Estudi hidrogeològic de l'entorn de l'ullal de Miravet i avaluació de la repercussió de la carretera Orpesa-Cabanes sobre les aigües subterrànies, redactat per Sedelam i datat al maig de 2004..., constitueix un document sense un estudi previ bàsic, sense mètode de treball rigorós, elaborat amb excessiva rapidesa, on les mostres de camp són puntuals i les sèries de dades no existeixen, s'han presentat diversos aqüífers localitzats a diferents profunditats com un de sol i amb anàlitzes confuses.

L'informe Reconeixement geofísic mitjançant tomografia elèctrica, elaborat per IGT i datat a l'abril de 2004, indica que no s'han identificat discontinuïtats significatives, la qual cosa descartaria la presència de buits de grans dimensions, però no seria conclouent amb cavitats menors, afirmació que està treta de context i no té cap mètode d'anàlisi...

...l'estudi de Sedelam no fa un estudi de la profunditat dels pous i de les característiques dels materials que és la qüestió bàsica per a un estudi hidrogeològic.

– És fals que l'ullal de Miravet està separat hidrològicament del Pla de Cabanes, i tots els residus carretera amunt de l'ullal de Miravet anirien en direcció a la cova, que és cap a on flueix l'aigua subterrània. En un sistema càrstic és impossible depurar l'aigua perquè circula a gran velocitat, i els residus arriben de manera directa a l'interior. En l'informe de Sedelam no hi ha cap estudi sobre la capacitat de regeneració del terreny...

– És imprescindible que es consensue un grup d'experts per a l'elaboració d'un estudi científic multidisciplinari, metòdic i ben documentat, de tota la zona afectada, des del Pla de Cabanes fins a aigües avall de la boca de la surgència temporal de l'ullal de Miravet, com també la realització de proves directes de traçabilitat de les aigües subterrànies mitjançant indicadors biològicament innocus. Davant la falta d'estudis científics rigorosos que ens permeten conèixer l'origen de les aigües, els seus fluxos subterrànies, el volum total i els límits de l'aqüífer que conté la important fauna subterrània, la interrelació de totes les cavitats subterrànies de la zona, els punts lògics i les zones d'infiltració de les aigües, etc., és necessària la seua elaboració.

– Són nombrosos els informes que alerten sobre les afeccions d'una carretera en zones càrstiques: l'aigua que s'escola de les carreteres normalment està contaminada...; decisions sobre el primer traçat per a una carretera a través d'un carst haurien d'estar precedides per un estudi complet del carst...; els sostres de les coves es desplomen durant les explosions, i les seccions transversals de les galeries queden exposades a les vessants dels tallis...

– L'espècie *Typhlatya miravetensis* ha sigut catalogada en estat crític en el *Libro rojo de los invertebrados en España*...; en el text del *Libro rojo de los invertebrados en España* respecte al *Typhlatya miravetensis* indica el que és evident: que hi ha connexió entre el Pla de Cabanes i l'ullal de Miravet, i que la carretera Cabanes-Orpesa, en l'opció sud és una amenaça per a l'espècie...

– La documentació científica disponible indica que l'ecosistema de l'ullal de Miravet és un dels vint més importants a escala mundial respecte a fauna troglòbia [...]; s'ha de catalogar la fauna de l'ullal de Miravet, s'han de prendre mesures cautelars de protecció del sistema càrstic, s'han d'estudiar en profunditat tots els aspectes de l'ecosistema i, en definitiva, s'ha de garantir la conservació del bé que cal protegir.

– El ullal de Miravet es una de las cavidades singularmente protegidas por el Decreto 65/2006, de 12 de mayo...; la cavidad en cuestión constituye el ejemplo más evidente de protección adaptado al apartado b del artículo 9.2 del susodicho decreto, estableciendo que el perímetro protegido corresponde a la proyección, en la superficie del terreno, de la topografía conocida de la cavidad...; el ecosistema subterráneo puede proseguir muchos metros más como ocurre en esta cavidad, donde las muestras biológicas estudiadas han sido extraídas de un extremo insignificante de lo que indiscutiblemente constituye el núcleo del rico ecosistema subterráneo que alberga esta cueva...; la protección de la cavidad debe extenderse hasta donde se extiendan los elementos por los que la cavidad está protegida, es decir, su fauna troglobia y la presencia de agua, no hasta donde un explorador subterráneo pueda alcanzar en una determinada incursión subterránea (variable según la época del año en que se realice la exploración).

El ullal de Miravet constitueix una surgència temporal que drena una relativament extensa superfície de terreny...; el Estudio hidrogeològic del entorno del ullal de Miravet y evaluación de la repercusión de la carretera Orpesa-Cabanes sobre las aguas subterráneas, redactado por Sedelam y fechado en mayo de 2004... constituye un documento sin un estudio previo básico, sin método de trabajo riguroso, elaborado con excesiva rapidez, donde las muestras de campo son puntuales y las series de datos no existen, se han presentado varios acuíferos localizados a diferentes profundidades como uno sólo y con analíticas confusas.

El informe Reconocimiento geofísico mediante tomografía eléctrica, elaborado por IGT y fechado en abril de 2004, indica que no se han identificado discontinuidades significativas, lo cual descartaría la presencia de huecos de grandes dimensiones, pero no sería concluyente con cavidades menores, afirmación que está sacada de contexto y adolece de método de análisis...

...el estudio de Sedelam no hace un estudio de la profundidad de los pozos y de las características de los materiales que es lo básico para un estudio hidrogeológico.

– Es falso que el ullal de Miravet està separat hidrològicament del Pla de Cabanes y todos los residuos carretera arriba del ullal de Miravet irían en dirección a la cueva, que es hacia donde fluye el agua subterránea. En un sistema cárstico es imposible depurar el agua porque circula a gran velocidad, y los residuos llegan de forma directa al interior. En el informe de Sedelam no hay ningún estudio sobre la capacidad de regeneración del terreno...

– Es imprescindible que se consensúe un grupo de expertos para la elaboración de un estudio científico multidisciplinar, metódico y bien documentado, de toda la zona afectada, desde el Pla de Cabanes hasta aguas abajo de la boca de la surgencia temporal del ullal de Miravet, así como la realización de pruebas directas de trazabilidad de las aguas subterráneas mediante indicadores biològicament innocuos. Ante la falta de estudios científicos rigurosos que nos permitan conocer el origen de las aguas, sus flujos subterráneos, el volumen total y los límites del acuífero que alberga la importante fauna subterránea, la interrelación de todas las cavidades subterráneas de la zona, los lógicos puntos y zonas de infiltración de las aguas, etc., es necesaria su elaboración.

– Son numerosos los informes que alertan sobre las afecciones de una carretera en zonas càrsticas: el agua que escurre de las carreteras normalmente està contaminada...; decisiones sobre el primer trazado para una carretera a través de un karst deberían precedidos por un completo estudio del karst [...]; los techos de las cuevas se desploman durante las explosiones, y las secciones transversales de las galerías quedan expuestas en las laderas de los cortes...

– La especie *Typhlatya miravetensis* ha sido catalogada en estado crítico en el *Libro Rojo de los invertebrados en España*...; en el texto del *Libro Rojo de los invertebrados de España* respecto al *Typhlatya miravetensis* indica lo que es evidente: que existe conexión entre el Pla de Cabanes y el ullal de Miravet, y que la carretera Cabanes-Orpesa, en su opción sur es una amenaza para la especie...

– La documentación científica disponible indica que el ecosistema del ullal de Miravet es uno de los veinte más importantes a nivel mundial respecto a fauna troglobia...; se ha de catalogar la fauna del ullal de Miravet, se han de tomar medidas cautelares de protección del sistema càrstico, se ha de estudiar en profundidad todos los aspectos del ecosistema y, en definitiva, se ha de garantizar la conservación del bien a proteger.

– Les conseqüències de la via ràpida sobre el LIC i Paratge Natural del Desert de les Palmes s’han minimitzat al màxim, si no ignorat. Que la via ràpida no passe físicament per dins de l’espai natural protegit no significa que no l’afecte a tots els nivells: flora, fauna, paisatge, hidrologia, geologia...

– La carretera afecta els jaciments arqueològics ibers...»

De data 8 de setembre de 2006, que afig:

«– L’estudi d’alternatives va ser elaborat l’any 1995 amb dades totalment desfasades actualment...

– L’estudi d’impacte ambiental no justifica que l’opció sud siga la millor o que tinga menys impacte ambiental en relació amb l’opció nord...

– L’estudi d’impacte ambiental no considera el sistema càrstic com un ecosistema que calga protegir, només té en compte la cavitat Ullal de Miravet que no és l’única cavitat subterrània que quedaria afectada de manera directa o indirecta pel traçat de la nova carretera: avenc del Pla de les Foies, forat de l’Horta i avenc de la Costa Vella.»

Resposta de la Conselleria d’Infraestructures i Transport:

A l’al·legació de data 18 de juliol de 2006:

«– El projecte conté les obres per a l’execució de la nova carretera Orpesa-Cabanes, entre els PK 6+500 i la CV-10, tram sobre el qual no pesa en l’actualitat cap tipus de restricció legal que impedisca o limite el desenvolupament administratiu d’aquest expedient...

– S’inclou un estudi faunístic de l’àmbit territorial en què s’emmarca l’actuació, on s’han caracteritzat les espècies més representatives de l’àrea objecte del projecte, el seu nivell de protecció autonòmica, nacional i comunitària, i on s’han identificat i valorat els potencials impactes que la construcció i el funcionament de la nova carretera podrien exercir sobre aquestes.

– Tant el projecte de construcció com l’estudi d’impacte ambiental de la carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 i la CV-10, Cabanes han quedat sotmesos conjuntament al tràmit d’informació pública (DOGV núm. 5280 i DOGV núm. 5330) i presentats davant l’autoritat ambiental competent...

– L’elecció de la solució respecte al corredor no correspon a aquest projecte, sinó que forma part del Projecte bàsic de la Carretera Orpesa – Vall d’Alba, connexió entre la N-340 i la CS-800, Cabanes, clau 41-C-1358(3). ...És en el projecte de construcció on es desenvolupa completament la solució escollida, en aquest cas amb els ajustos efectuats en el traçat que s’han anat recollint en els successius projectes desenvolupats fins al moment i que contenen el tram comprés entre els PK 6+500 i 11+800.

– El projecte de construcció i l’estudi d’impacte ambiental contenen una sèrie de mesures preventives i correctores, a més d’un programa de vigilància ambiental, l’objecte de les quals és evitar o minimitzar l’afecció sobre espècies existents, com també sobre el medi hídric...

– El Decret 65/2006, de 12 de maig, del Consell..., aprovat després de la redacció del projecte de construcció, estableix, en l’article 9, apartat 1, un perímetre de protecció general per a cadascuna de les cavitats catalogades, definit per un cercle d’una hectàrea de superfície (equivalent a un radi de 56,4 m), centrat en cadascuna de les boques de la cavitat. La carretera es localitza a 157 m al NE de la boca d’entrada de l’ullal de Miravet, açò és, allunyada més de 100 m del perímetre de protecció general d’aquesta cavitat. A més, per a les cavitats que ho requerisquen, el Decret 65/2006 estableix un perímetre de protecció especial (article 9, apartat 2.b) corresponent a la projecció, en la superfície del terreny, de la topografia coneguda per a la cavitat.

– La Conselleria d’Infraestructures i Transport ha fet una sèrie d’estudis dirigits a avaluar la possible afecció de les obres sobre l’ullal de Miravet i el seu entorn, a més de considerar altres informes i estudis ja existents, fets per tercers. Dels estudis i reconeixements realitzats recollits en l’Estudi hidrogeològic de l’entorn de l’ullal de Miravet i avaluació de la repercussió de la carretera Orpesa-Cabanes sobre les aigües subterrànies..., figura la cartografia de la cavitat efectuada pel Grup Espeleològic de Castelló i reconeguda *in situ* l’any 2002 pel Grup d’Activitats Subaquàtiques de la Guàrdia Civil...; la nova infraestructura projectada es localitza a una distància aproximada de 60 m de la projecció en superfície de terreny de la topografia coneguda com a ullal de Miravet. El traçat de la carretera es presenta completament fora dels perímetres de protecció que estableix el Decret 65/2006...

– Las consecuencias de la vía rápida sobre el LIC y Paraje Natural del Desert de las Palmas se han minimizado al máximo, si no ignorado. Que la vía rápida no discorra físicamente por dentro del espacio natural protegido no significa que no lo afecte a todos los niveles: flora, fauna, paisaje, hidrología, geología...

– La carretera afecta a los yacimientos arqueológicos iberos...»

De fecha 8 de septiembre de 2006, que añade:

«– El estudio de alternativas fue elaborado en el año 1995 con datos totalmente desfasados a fecha actual...

– El estudio de impacto ambiental no justifica que la opción sur sea la mejor o que tenga menor impacto ambiental con relación a la opción norte...

– El estudio de impacto ambiental no contempla el sistema cárstico como un ecosistema a proteger, contempla únicamente la cavidad Ullal de Miravet que no es la única cavidad subterránea que quedaría afectada de forma directa o indirecta por el trazado de la nueva carretera: avenc del Pla de les Foies, forat de l’Horta i avenc de la Costa Vella.»

Respuesta de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte:

A la alegación de fecha 18 de julio de 2006:

«– El proyecto contiene las obras para la ejecución de la nueva carretera Orpesa-Cabanes, entre los PK 6+500 y la CV-10, tramo sobre el cual no pesa en la actualidad ningún tipo de restricción legal que impida o limite el desarrollo administrativo del presente expediente...

– Se incluye un estudio faunístico del ámbito territorial en el que se enmarca la actuación, donde se han caracterizado las especies más representativas del área objeto del proyecto, su nivel de protección autonómica, nacional y comunitaria y donde se han identificado y valorado los potenciales impactos que la construcción y funcionamiento de la nueva carretera pudiera ejercer sobre éstas.

– Tanto el proyecto de construcción como el estudio de impacto ambiental de la carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 y la CV-10, Cabanes han quedado sometidos de forma conjunta al trámite de información pública (DOGV núm. 5280 y DOGV núm. 5330) y presentados ante la autoridad medioambiental competente...

– La elección de la solución a nivel de corredor no corresponde al presente proyecto, sino que forma parte del Proyecto básico de la Carretera Orpesa-La Vall d’Alba, conexión entre la N-340 y la CS-800, Cabanes, clave 41-C-1358(3)... Es en el proyecto de construcción donde se desarrolla completamente la solución escogida, en este caso, con los ajustes efectuados en el trazado que se han ido recogiendo en los sucesivos proyectos desarrollados hasta el momento y que contenían el tramo comprendido entre los PK 6+500 y 11+800.

– El proyecto de construcción y el estudio de impacto ambiental contienen una serie de medidas preventivas y correctoras, además de un programa de vigilancia ambiental, cuyo objeto es evitar o minimizar la afección sobre especies existentes, así como sobre el medio hídrico...

– El Decreto 65/2006, de 12 de mayo, del Consell..., aprobado con posterioridad a la redacción del proyecto de construcción, establece, en su artículo 9, apartado 1, un perímetro de protección general para cada una de las cavidades catalogadas, definido por un círculo de una hectárea de superficie (equivalente a un radio de 56,4 m) centrado en cada una de las bocas de la cavidad. La carretera se localiza a 157 m al NE de la boca de entrada del ullal de Miravet, esto es, alejada más de 100 m del perímetro de protección general de esta cavidad. Además, para las cavidades que lo requieran, el Decreto 65/2006 establece un perímetro de protección especial (artículo 9, apartado 2.b) correspondiente a la proyección, en la superficie del terreno, de la topografía conocida para la cavidad.

– La Conselleria de Infraestructuras y Transporte ha realizado una serie de estudios encaminados a evaluar la posible afección de las obras sobre el ullal de Miravet y su entorno, además de considerar otros informes y estudios ya existentes, realizados por terceros. De los estudios y reconocimientos realizados recogidos en el Estudio hidrogeológico del entorno del ullal de Miravet y evaluación de la repercusión de la carretera Orpesa-Cabanes sobre las aguas subterráneas..., figura la cartografía de la cavidad efectuada por el Grupo Espeleológico de Castellón y reconocida *in situ* en el año 2002 por el Grupo de Actividades Subacuáticas de la Guardia Civil...; la nueva infraestructura proyectada se localiza a una distancia aproximada de 60 m de la proyección en superficie de terreno de la topografía conocida como ullal de Miravet. El trazado de la carretera se presenta completamente fuera de los perímetros de protección establecidos por el Decreto 65/2006...

Amb tot, el projecte inclou, a més, una sèrie de mesures preventives, de protecció i correctores..., a fi d'evitar la percolació d'efluents procedents de la carretera en un ampli entorn de l'ullal.

– La carretera s'ha projectat sense fer voladures (l'excavació dels túnels es farà amb màquines perforadores), a fi d'evitar les possibles afeccions que aquestes podrien ocasionar.

– No és competència de la Conselleria d'Infraestructures i Transport la catalogació de la fauna existent en un àmbit determinat...; el programa de vigilància ambiental determina a l'inici de les actuacions l'obligació de portar un control dels paràmetres necessaris que permeten determinar aquesta possible afecció i, si escau, l'adopció immediata de les mesures oportunes...

– En els documents desenvolupats s'estudia el possible impacte sobre els aspectes esmentats (paisatge, vegetació, flora, fauna, etc.) a l'entorn de la nova infraestructura, i s'estableixen mesures correctores, de recuperació ambiental, defensa de l'erosió, integració paisatgística, etc., que cal aplicar en fase d'execució i de servei...»

A l'al·legació de data 8 de setembre de 2006, a la qual afig:

«– El projecte de construcció i estudi d'impacte ambiental han sigut sotmesos a la legislació vigent en matèria de patrimoni, a l'efecte que s'avalua la incidència de l'actuació sobre els possibles jaciments arqueològics existents...; es durà a terme un seguiment arqueològic...»

6. Al·legació de la Diputació de Castelló:

No fa cap al·legació de caràcter ambiental.

7. Al·legació de l'Associació Voltants del Desert

Coincideix amb l'al·legació presentada per l'Associació Salvem el Desert en data 8 de setembre de 2006.

Resposta de la Conselleria d'Infraestructures i Transport:

Coincideix amb la resposta donada a l'al·legació presentada per l'Associació Salvem el Desert en data 8 de setembre de 2006.

Vist que en data 19 de gener de 2007 la Direcció General de Patrimoni Cultural Valencià va emetre un informe favorable sobre els efectes patrimonials que preveu l'article 11 de la Llei 4/98, d'11 de juny, del patrimoni cultural valencià, el projecte constructiu i estudi d'impacte ambiental de l'obra Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 i la CV-10, Cabanes (Castelló), amb la condició que la DIA establisca expressament l'obligació que les tasques de desbrossament, desmunt i qualsevol altra obra que implique la remoció del subsòl es facen amb seguiment arqueològic diari a temps total.

Vist que, seguint els tràmits que preveu la legislació d'impacte ambiental, es va fer una consulta als organismes següents:

– Servei d'Ordenació Sostenible del Medi, en data 8 d'abril de 2010.

– Àrea de Conservació d'Espais Naturals, en data 8 d'abril de 2010.

– Serveis Territorials de Medi Ambient a Castelló, en data 30 d'abril de 2010, consulta que es va reiterar en data 16 de setembre de 2010 i en data 18 de novembre de 2010.

– Servei de Biodiversitat, en data 16 de novembre de 2010.

Vist que en data 7 de maig de 2010 es va rebre un informe del Servei d'Ordenació Sostenible del Medi, el contingut del qual es resumeix a continuació:

«...la carretera s'ubica als voltants dels espais següents pertanyents a la Xarxa Natura 2000:

– LIC Desert de les Palmes ES5221002.

– ZEPA Desert de les Palmes.

Vistes les característiques del projecte, es considera que els possibles impactes potencials sobre els espais pertanyents a la Xarxa Natura 2000 són:

– Fragmentació dels hàbitats.

– Impacte acústic durant la fase d'explotació.

...al llarg del traçat s'han projectat algunes obres de drenatge amb dimensions suficients per a permetre el pas de xicotets i mitjans mamífers, com també per a la resta dels grups de fauna presents en l'àmbit de l'actuació. A açò cal afegir els túnels i viaductes projectats. S'ha de disposar d'una tanca perimetral que evite el creuament de la fauna, i la reconduïa als passos de fauna previstos.

Amb tot, es considera necessari que s'establisca un sistema per a facilitar l'eixida d'animals atrapats dins de la tanca perimetral (rampes o portes unidireccionals).

No obstante, el proyecto incluye además, una serie de medidas preventivas, de protección y correctoras..., al objeto de evitar la percolación de efluentes procedentes de la carretera en un amplio entorno del ullal.

– La carretera se ha proyectado sin la ejecución de voladuras (la excavación de los túneles se realizará con máquinas rozadoras), con objeto de evitar las posibles afecciones que éstas pudieran ocasionar.

– No es competencia de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte la catalogación de la fauna existente en un ámbito determinado...; el programa de vigilancia ambiental contempla al inicio de las actuaciones la obligación de llevar un control de los parámetros necesarios que permitan determinar esa posible afección y, en su caso, la adopción inmediata de las medidas oportunas...

– En los documentos desarrollados se estudia el posible impacto sobre los aspectos citados (paisaje, vegetación, flora, fauna, etc.) en el entorno de la nueva infraestructura, desarrollándose medidas correctoras, de recuperación ambiental, defensa de la erosión, integración paisajística, etc., a aplicar en fase de ejecución y de servicio...»

A la alegación de fecha 8 de septiembre de 2006, a la que añade:

«– El proyecto de construcción y estudio de impacto ambiental han sido sometidos a la vigente legislación en materia de patrimonio al efecto de que se evalúe la incidencia de la actuación sobre los posibles yacimientos arqueológicos existentes...; se llevará a cabo un seguimiento arqueológico...»

6. Alegación de Diputación de Castellón:

No hace ninguna alegación de carácter ambiental.

7. Alegación de la Asociación Voltants del Desert

Coincide con la alegación presentada por la Asociación Salvem el Desert en fecha 8 de septiembre de 2006.

Respuesta de la Conselleria d'Infraestructures i Transport:

Coincide con la respuesta dada a la alegación presentada por la Asociación Salvem el Desert en fecha 8 de septiembre de 2006.

Resultando que en fecha 19 de enero de 2007 la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano informa favorablemente a los efectos patrimoniales contemplados en el artículo 11 de la Ley 4/98, de 11 de junio, del patrimonio cultural valenciano el proyecto constructivo y estudio de impacto ambiental de la obra Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 y la CV-10 Cabanes (Castellón) con la condición de que la DIA contemple expresamente la obligación de que las labores de desbroce, desmonte y cualquier otra obra que implique remoción del subsuelo se realicen con seguimiento arqueológico diario a tiempo total.

Resultando que siguiendo los trámites previstos en la legislación de impacto ambiental se efectuó consulta a los siguientes organismos:

– Servicio de Ordenación Sostenible del Medio, en fecha 8 de abril de 2010.

– Área de Conservación de Espacios Naturales, en fecha 8 de abril de 2010.

– servicios territoriales de Medio Ambiente en Castellón, en fecha 30 de abril de 2010, reiterándose la consulta en fecha 16 de septiembre de 2010 y en fecha 18 de noviembre de 2010.

– Servicio de Biodiversidad, en fecha 16 de noviembre de 2010.

Resultando que en fecha 7 de mayo de 2010 se recibe informe del Servicio de Ordenación Sostenible del Medio, cuyo contenido se resume a continuación:

«...la carretera se ubica en las inmediaciones de los siguientes espacios pertenecientes a la Red Natura 2000:

– LIC Desert de les Palmes ES5221002.

– ZEPA Desert de les Palmes.

Vistas las características del proyecto, se considera que los posibles impactos potenciales sobre los espacios pertenecientes a la red Natura 2000 son:

– Fragmentación de los hábitats.

– Impacto acústico durante la fase de explotación.

...a lo largo del trazado se han proyectado algunas obras de drenaje con dimensiones suficientes para permitir el paso de pequeños y medianos mamíferos, así como para el resto de los grupos de fauna presentes en el ámbito de la actuación. A esto hay que añadir los túneles y viaductos proyectados. Se dispondrá de un vallado perimetral que evite el cruce de la fauna, y la reconduzca a los pasos de fauna previstos.

No obstante, se considera necesario que se establezca un sistema para facilitar la salida de animales atrapados dentro de la valla perimetral (rampas o puertas unidireccionales).

Pel que fa a la possible afecció a espais de Xarxa Natura 2000, aquest servei hi emet un informe favorable, sempre que s'adopten les mesures correctores previstes en el projecte que eviten l'afecció sobre la fragmentació d'hàbitats i impacte acústic associades a aquest tipus d'infraestructures. No obstant això, aquest informe s'emet sense perjudici d'altres informes sectorials, en particular pel que fa a l'espècie catalogada com a vulnerable *Typhlatya miravetensis*.»

Vist que en data 4 d'octubre de 2010 es va rebre un informe de l'Àrea de Conservació d'Espais Naturals, el contingut del qual es resumeix a continuació:

«...Es pretén fer un projecte per a millorar la carretera des d'Orpesa a Cabanes. ...es fan les consideracions següents:

– El traçat de la carretera discorre pròxim al límit nord de l'àmbit del PRUG del Paratge Natural del Desert de les Palmes. En concret, afecta una xicoteta part de la zona de protecció agrícola al sector nord-oest.

– Consultada la normativa del parc, s'ha comprovat que l'activitat esmentada és compatible amb el PRUG, a la zona de protecció agrícola, ja que no es troba dins de les activitats incompatibles amb aquesta zona, en virtut de l'article 37 del PRUG.

– Així mateix, el projecte esmentat ha d'adoptar les mesures necessàries per a restituir i minimitzar l'impacte que es puga originar sobre la coberta vegetal i l'estabilitat en els talussos, en aquells trams que afecten l'àmbit del PRUG en virtut de l'article 24.»

Vist que en data 22 d'octubre de 2010 es va rebre un informe de la Direcció Territorial de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge a Castelló, el contingut del qual es resumeix a continuació:

«...L'execució del projecte de carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 i la CV-10 es considera que ocasionarà un impacte sever/moderat sobre el medi i que, en conseqüència, requereix l'adopció de mesures preventives i correctores.

a) Mesures correctores de caràcter general

– El transport dels materials de construcció s'ha de fer a través del traçat de la nova carretera, sense afectar la carretera actual CV-148 i els camins rurals. S'ha d'evitar, a més, l'obertura de nous accessos.

– S'ha de jalonar tota la traça de la carretera abans d'iniciar les obres, com també la zona d'instal·lacions auxiliars.

– Les instal·lacions auxiliars s'han d'ubicar fora de la vall del riu Xinxilla i de la vall de Miravet, en zones agrícoles del Pla de Cabanes o en zones agrícoles anteriors al PK 6+500, sense afectar zones de vegetació natural.

– S'ha de fer un decapatge previ de la terra vegetal...

– S'ha de considerar la prohibició expressa d'obertura de zones de préstec o abocador en tot l'entorn de les obres...

– El ferm de la carretera s'ha d'adequar amb material elàstic per a reduir el nivell sonor que produirà la circulació de vehicles.

– ...es recomana que els viaductes i els passos inferiors s'ajusten en el disseny a passos de fauna, d'acord amb les prescripcions tècniques per al desenvolupament de passos de fauna i tanques perimetrals...

– El vial s'ha de condicionar, al llarg de tot el seu traçat, mitjançant una tanca perimetral per a evitar atropellaments de la fauna, d'acord amb les prescripcions tècniques citades en l'apartat anterior.

b) Talussos en desmunt

– ...s'han de disposar amb una inclinació 3H:2V (terres i terrenys de trànsit) i 1H:1V (roca), i s'ha d'adequar una berma intermèdia d'1-1,5 m d'amplària cada 3-5 m d'alçària de talús. Es recomana adoptar morfologies de restauració naturals no excessivament geomètriques.

– S'ha de crear un mur en la base del talús de desmunt, d'1 metre d'alçària, com a mínim, per a generar una jardinera que permeta la plantació amb espècies arbòries i enfiladisses.

– Es recomana utilitzar espècies resistents, de creixement ràpid i amb un desenvolupament vertical de, com a mínim, 3 m que permeten l'ocultació del talús rocós (*Pinus halepensis* i *Ulmus minor*), a més d'espècies arbustives pròpies del matoll termòfil.

– Prèviament a la plantació, s'han de tractar els talussos rocosos amb tècniques d'envelliment, del tipus Colorock o similar.

– Les bermes intermèdies s'han d'adequar mitjançant l'execució de desaigües al peu del talús, estesa de terra vegetal i revegetació amb espècies arbòries.

c) Talussos de terraplé

En lo referente a la posible afecció a espacios de Red Natura 2000, este servicio emite informe favorable, al mismo siempre y cuando se adopten las medidas correctoras previstas en el proyecto que eviten la afección sobre la fragmentación de hábitats e impacto acústico asociada a este tipo de infraestructuras. No obstante, este informe se emite sin perjuicio de otros informes sectoriales, en particular en lo referente a la especie catalogada como vulnerable *Typhlatya miravetensis*.»

Resultando que en fecha 4 de octubre de 2010 se recibe informe del Área de Conservación de Espacios Naturales, cuyo contenido se resume a continuación:

«...Se pretende realizar un proyecto para mejorar la carretera desde Oropesa a Cabanes. ...se realizan las siguientes consideraciones:

– El trazado de la carretera discurre pròxim al límite norte del ámbito del PRUG del Paraje Natural del Desert de les Palmes. En concreto afecta a una pequeña parte de la zona de protección agrícola en el sector nord-oeste.

– Consultada la normativa del parque, se ha comprobado que la citada actividad es compatible con el PRUG, en la zona de protección agrícola, ya que no se encuentra dentro de las actividades incompatibles con esta zona, en virtud del artículo 37 del PRUG.

– Asimismo, el citado proyecto deberá adoptar las medidas necesarias para restituir y minimizar el impacto que se pueda originar sobre la cubierta vegetal y la estabilidad en los taludes, en aquellos tramos que afecten al ámbito del PRUG en virtud del artículo 24.»

Resultando que en fecha 22 de octubre de 2010 se recibe informe de la Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda en Castellón, cuyo contenido se resume a continuación:

«...La ejecución del proyecto de carretera Oropesa-Cabanes entre el PK 6+500 y la CV-10 se considera que ocasionará un impacto severo/moderado sobre el medio y que, en consecuencia, requiere la adopción de medidas preventivas y correctoras.

a) Medidas correctoras de carácter general

– El transporte de los materiales de obra se realizará a través de la traza de la nueva carretera, sin afectar a la carretera actual CV-148 y caminos rurales. Se evitará además, la apertura de nuevos accesos.

– Se jalonará la totalidad de la traza de la carretera previamente al inicio de las obras, así como la zona de instalaciones auxiliares.

– Las instalaciones auxiliares deberán ubicarse fuera del valle del río Chinchilla y del valle de Miravet, en zonas agrícolas del Pla de Cabanes o en zonas agrícolas anteriores al PK 6+500, sin afectar zonas de vegetación natural.

– Se realizará un decapado previo de la tierra vegetal...

– Deberá contemplarse la prohibición expresa de apertura de zonas de préstamo o vertedero en todo el entorno de las obras...

– El firme de la carretera se adecuará con material elástico para reducir el nivel sonoro que producirá la circulación de vehículos.

– ...se recomienda que los viaductos y pasos inferiores se ajusten en su diseño a pasos de fauna, de acuerdo con las prescripciones técnicas para el desarrollo de pasos de fauna y vallados perimetrals...

– El vial deberá acondicionarse, en toda su longitud, mediante un vallado perimetral para evitar atropellos a la fauna, de acuerdo con las prescripciones técnicas citadas en el apartado anterior.

b) Taludes en desmorte

– ...se dispondrán con una inclinación 3H:2V (tierras y terrenos de tránsito) y 1H:1V (roca), y se adecuará una berma intermedia de 1-1,5 m de anchura cada 3-5 m de altura de talud. Se recomienda adoptar morfologías de restauración naturales no excesivamente geométricas.

– Se creará un muro en la base del talud de desmorte, de al menos, 1 m de altura, para generar una jardinera que permita la plantación con especies arbóreas y trepadoras.

– Se recomienda utilizar especies resistentes, de crecimiento rápido y con un desarrollo vertical de, al menos, 3 m que permitan la ocultación del talud rocoso (*Pinus halepensis* y *Ulmus minor*), además de especies arbustivas propias del matorral termófilo.

– Prèviament a la plantació, deberán tratarse los taludes rocosos con técnicas de envejecimiento, del tipo Colorock o similar.

– Las bermas intermedias deberán adecuarse mediante la ejecución de desaigües al pie del talud, extendido de tierra vegetal y revegetación con especies arbóreas.

c) Taludes de terraplén

– S'han de disposar amb una inclinació màxima 3H:2V, amb bermes intermèdies cada 3 m d'alçària de talús per a canalitzar el drenatge de l'escorrentia i evitar processos erosius.

– La base dels talussos de terraplé s'ha de condicionar amb un muret de maçoneria de 0,5 m d'alçària per a contenir les terres de vessament i protegir els vials de servei i la carretera actual CV-148.

– S'ha de restaurar el talús mitjançant la plantació arbòria de *Pinus halepensis* en les bermes intermèdies i hidrosembra en tot el talús.

d) Mesures correctores específiques

– S'han de construir murs en la base del terraplé amb aplacat de terra en els trams següents: PK 9+640 a 9+680 (prolongació mur 9.6), PK 10+080 a 10+170 i PK 10+940 a 11+060.

– S'han de dissenyar passos de fauna en els punts següents: pas inferior 6,8, com a pas de fauna tipus B2; pas inferior 7,2, com a pas de fauna tipus B4; pas inferior 7,6, com a pas de fauna tipus B2; obra de drenatge 7,88, com a pas de fauna tipus B4; túnel de la cova, com a pas de fauna tipus A1 ecoducte; pas inferior 8,8, com a pas de fauna tipus B2; pas inferior 11,4, com a pas de fauna tipus B3.

– S'ha de dissenyar una pantalla vegetal al costat sud de la carretera, en el tram del PK 8+350 al PK 9+340, a fi de minimitzar l'impacte visual i sonor del vial a la vall de Miravet.

– S'han de reposar els camins rurals existents mitjançant un pas superior al PK 0+310 i mitjançant passos inferiors als PK 1+085 i 1+690.

– En el tram 2, s'ha de rebaixar l'alçària del terraplé projectat i s'ha d'adequar una berma intermèdia, almenys cada 3 m d'alçària, per a reduir l'impacte paisatgístic.

e) Camins ramaders

– D'acord amb el projecte de classificació de camins ramaders aprovat per l'Ordre ministerial de data 22-12-62 i publicat en el BOE de data 23-01-63 i en el BOP de data 16-02-63, el traçat de la nova carretera afecta camins ramaders classificats al terme municipal de Cabanes, per la qual cosa s'ha de complir la Llei 3/1995, de camins ramaders, adequant passos a distint nivell per a permetre la continuïtat del pas ramader.

– Al PK 8+300 del traçat s'interseca perpendicularment la via pecuària número 26, assagador del Barranc de Miravet, classificada amb una amplària legal de 36 m. El traçat en aquest punt s'estén mitjançant un túnel (túnel de la Cova). En aquest sentit, la boca oest del túnel s'ha de situar a una distància mínima de 18 m des de l'eix del camí ramader.

– Al PK 1+085 del traçat s'interseca perpendicularment el camí ramader número 26, assagador del Corral d'Alberic, classificat amb una amplària legal de 6 m. El traçat de la carretera en aquest punt s'estén mitjançant un terraplé pel qual s'ha d'habilitar un pas inferior d'amplària suficient que restituisca el camí rural, i amb una alçària mínima de 3 m per a permetre el pas de cavalleries. Es recomana habilitar aquest pas inferior com un pas de fauna tipus B3.

f) Ullal de Miravet

– Per a reduir el risc de contaminació de les aigües subterrànies a l'entorn de l'ullal de Miravet s'han d'instal·lar cubetes de decantació i eliminació de sobrenadants als punts d'abocament de les cunetes.

– Els efluentes del punt d'abocament F s'han de conduir i han d'abocar aigües avall de l'ullal de Miravet, en un punt amb piezometria a cota inferior a la que hi ha a la cova.

– S'han d'instal·lar barreres de retenció de sediments per a la protecció de l'ullal de Miravet, l'avenc de la Costa Vella, el forat de l'Horta, l'avenc del Pla de les Foies i el riu Xinxilla.

g) Execució de túnels

– L'excavació dels túnels s'ha de fer mitjançant una perforadora, i evitar l'ús d'explosius (voladures). Tot això a fi de generar nivells de soroll i vibracions menors en el substrat rocós que puguen afectar el sistema càrstic.

Vist que en data 23 de desembre de 2010 es va rebre un informe de l'Àrea de Conservació d'Espais Naturals (Servei de Biodiversitat), el contingut del qual es resumeix a continuació:

«...consultada la documentació disponible en aquest Servei, s'informa del següent:

1. La consulta realitzada al Banc de Dades de la Biodiversitat de la CV informa de la presència a l'entorn de la carretera de les espècies prioritàries següents:

– Se dispondrán con una inclinación máxima 3H: 2V, con bermas intermedias cada 3 m de altura de talud para canalizar el drenaje de la escorrentía y evitar procesos erosivos.

– La base de los taludes de terraplén deberá acondicionarse con un murete de mampostería de 0,5 m de altura para contener las tierras de derrame y proteger los viales de servicio y la carretera actual CV-148.

– Deberá restaurarse el talud mediante plantación arbórea de *Pinus halepensis* en las bermas intermedias e hidrosiembra en todo el talud.

d) Medidas correctoras específicas

– Se construirán muros en la base del terraplén con aplacado de tierra en los siguientes tramos: PK 9+640 a 9+680 (prolongación muro 9.6), PK 10+080 a 10+170 y PK 10+940 a 11+060.

– Se diseñarán pasos de fauna en los siguientes puntos: paso inferior 6,8 como paso de fauna tipo B2; paso inferior 7,2 como paso de fauna tipo B4; paso inferior 7,6 como paso de fauna tipo B2; obra de drenaje 7,88, como paso de fauna tipo B4; Túnel de la cova, como paso de fauna tipo A1 ecoducto; paso inferior 8,8, como paso de fauna tipo B2; paso inferior 11,4, como paso de fauna tipo B3.

– Se diseñará una pantalla vegetal en el lado sur de la carretera, en el tramo del PK 8+350 al PK 9+340, al objeto de minimizar el impacto visual y sonoro del vial en el valle de Miravet.

– Se repondrán los caminos rurales existentes mediante un paso superior en el PK 0+310 y mediante pasos inferiores en los PK 1+085 y 1+690.

– En el tramo 2, se rebajará la altura del terraplén proyectado y se adecuará una berma intermedia, al menos, cada 3 m de altura, para reducir el impacto paisajístico.

e) Vías pecuarias

– De acuerdo con el proyecto de clasificación de vías pecuarias aprobado por Orden ministerial de fecha 22.12.1962 y publicado en el BOE de fecha 23.01.1963 y en el BOP de fecha 16.02.1963, el trazado de la nueva carretera afecta a vías pecuarias clasificadas en el término municipal de Cabanes, por lo que deberá cumplirse la Ley 3/1995, de vías pecuarias, adecuando pasos a distinto nivel para permitir la continuidad del paso ganadero.

– En el PK 8+300, el trazado intersecta perpendicularmente la vía pecuaria número 26, colada del Barranco de Miravet, clasificada con una anchura legal de 36 m. El trazado en este punto discurre mediante túnel (túnel de la Cova). En este sentido, la boca oeste del túnel se situará a una distancia mínima de 18 m desde el eje de la vía pecuaria.

– En el PK 1+085 del trazado intersecta perpendicularmente la vía pecuaria número 26, colada del Corral d'Alberic, clasificada con una anchura legal de 6 m. El trazado de la carretera en este punto discurre mediante terraplén por lo que deberá habilitarse un paso inferior de anchura suficiente que restituya el camino rural, y con una altura mínima de 3 m para permitir el paso de caballerías. Se recomienda habilitar este paso inferior como un paso de fauna tipo B3.

f) Ullal de Miravet:

– Para reducir el riesgo de contaminación de las aguas subterráneas en el entorno del ullal de Miravet deberán instalarse cubetes de decantación y eliminación de sobrenadantes en los puntos de vertido de las cunetas.

– Los efluentes del punto de vertido F se conducirán y verterán aguas abajo del ullal de Miravet, en un punto con piezometría a cota inferior a la existente en la cueva.

– Se instalarán barreras de retención de sedimentos para la protección del ullal de Miravet, el avenc de la Costa Vella, el forat de l'Horta, el avenc del Pla de les Foies y el río Chinchilla.

g) Ejecución de túneles

– La excavación de los túneles se realizará mediante rozadora, evitando el uso de explosivos (voladuras). Todo ello al objeto de generar menores niveles de ruido y vibraciones en el substrato rocoso que pudieran afectar el sistema cárstico.»

Resultando que en fecha 23 de diciembre de 2010 se recibe informe del Área de Conservación de Espacios Naturales (Servicio de Biodiversidad), cuyo contenido se resume a continuación:

«...consultada la documentación disponible en este Servicio, se informa lo siguiente:

1. La consulta realizada al Banco de Datos de la Biodiversidad de la CV informa de la presencia de las siguientes especies prioritarias en el entorno de la carretera:

– Àguila cuabarrada (*Hieraetus fasciatus*), annex I, vulnerable, del Catàleg valencià d'espècies de fauna amenaçades. El projecte afecta l'àrea de campeig de l'àguila cuabarrada, el niu de la qual es troba a 1,6 km del traçat de la carretera. No obstant això, atesa l'amplitud de moviments d'aquesta espècie, aquesta afecció lineal no serà significativa.

– *Ildobates neboti*, annex I, vulnerable, del Catàleg valencià d'espècies de fauna amenaçades. Es troba en la quadrícula UTM 1x1 km 31TBE5144. Atés l'hàbitat d'aquesta espècie (medi subterrani profund a les cavitats calcàries), la distància al traçat del projecte (725 m) i les seues característiques en aquest tram, es considera que la construcció de la carretera no afectarà aquesta espècie.

– *Typhlatya miravetensis*, annex I, vulnerable, del Catàleg valencià d'espècies de fauna amenaçades. Es troba en la quadrícula UTM 1x1 km 31TBE4944, a l'ullal de Miravet, a 470 m de distància de la traça. En informes anteriors del projecte ja es va indicar que no es preveia una afecció a l'espècie. D'altra banda, cal assenyalar que, segons estudis recents realitzats pel Museu Valencià d'Història Natural, l'espècie s'ha localitzat en, almenys, dues noves localitats de l'aqüífer del Maestrat, allunyades desenes de quilòmetres de l'ullal de Miravet.

2. El projecte pot afectar l'hàbitat d'interès comunitari (Directiva 92/43/CEE): *Quercus cocciferae-Lentiscetum* (Codi UE 5330)...

4. El projecte pot afectar el Parc Natural, LIC i ZEPa Desert de les Palmes...»

Vist que dels estudis hidrogeològics realitzats i inclosos en el projecte de construcció es conclou que:

– La nova carretera no induirà cap modificació en el sistema d'alimentació hídrica de l'aqüífer i a l'ullal de Miravet en particular, la textural o estructural de la roca permeable, en els seus fluxos subterranis ni en el seu règim de descàrrega.

– Els impactes que pot causar la nova infraestructura se centren en la possible alteració de la qualitat de les aigües subterranies per percolació de l'aigua de llavada de la calçada, que presentaran una baixa càrrega contaminant i seran assimilats i depurats pel medi receptor a radis compresos entre 100 i 318 m des del punt d'abocament, en funció de la naturalesa i del gruix dels materials de recobriment que presenten.

– Únicament s'identifica un punt amb risc d'afecció de la qualitat de l'aigua a l'ullal de Miravet, localitzat a 147 m al nord-oest de la seua boca d'entrada, on s'abocaran les pluvials generades en 115 m de calçada, que s'han avaluat en un volum mitjà de 485 m³/any i amb una càrrega contaminant d'un habitant equivalent, la qual cosa implica que siga assumible pel medi subterrani.

Vist que s'han afegit noves mesures correctores i protectores respecte de les considerades en el projecte bàsic Carretera Orpesa-Vall d'Alba, connexió entre la N-340 i la CS-800, Cabanes, de l'any 1995, les quals es resumeixen a continuació:

– Es classifica el territori en zones excloses, restringides i admissibles, segons la seua aptitud d'ús i qualitat o fragilitat del medi enfront de la ubicació d'elements o instal·lacions auxiliars durant l'execució de les obres.

– Per a la protecció de la qualitat de les aigües i dels recursos hídrics subterranis, es proposen les mesures següents: instal·lació de barreres de retenció de sediments per a evitar l'arrossegament als llits de materials per l'aigua d'escorrentia; instal·lació de basses de decantació a les zones de manteniment de maquinària i instal·lacions auxiliars, amb separadors de greixos; impermeabilització de les superfícies on s'ubique el parc de maquinària, amb un sistema de drenatge superficial que porte l'aigua d'escorrentia a les basses de decantació.

– Per a la protecció de l'ullal de Miravet: instal·lació de cubetes de decantació i eliminació de sobrenadants en cada punt d'abocament de cunetes i el seu manteniment posterior i conducció d'aquest efluente aigües avall de l'ullal, en un punt amb piezometria a cota inferior a la que hi ha a la cova.

– Per a la protecció de la fauna: no s'han de fer voladures i s'han de limitar les operacions de desbrossament i moviments de terra entre l'1 de març i el 30 de juny a la zona més pròxima al Parc Natural, LIC i ZEPa Desert de les Palmes; s'han d'adequar les obres de drenatge longitudinal amb rampes de fuga cada 50 m i s'han de condicionar algunes obres de drenatge transversal com a passos de fauna.

– Àguila perdicera (*Hieraetus fasciatus*), annex I, vulnerable, del Catàleg valencià de espècies de fauna amenaçades. El projecte afecta al àrea de campeig de la perdicera, el niu de la qual es troba a 1,6 km del traçat de la carretera. Sin embargo, dada la amplitud de moviments de esta especie, esta afecção lineal no será significativa.

– *Ildobates neboti*, annex I vulnerable del Catàleg valencià de espècies de fauna amenaçades. Se encuentra en la cuadrícula UTM 1x1 km 31TBE5144. Dado el hábitat de esta especie (medio subterráneo profundo en las cavidades calizas), la distancia al trazado del proyecto (725 m) y las características del mismo en este tramo, se considera que la construcción de la carretera no afectará a esta especie.

– *Typhlatya miravetensis*, annex I, vulnerable del Catàleg valencià de espècies de fauna amenaçades. Se encuentra en la cuadrícula UTM 1x1 km 31TBE4944, en el ullal de Miravet, a 470 m de distancia de la traza. En informes anteriores del proyecto ya se indicó que no se preveía una afecção a la especie. Por otra parte, hay que señalar que, según estudios recientes realizados por el Museo Valencià d'Història Natural, la especie se ha localizado en, al menos, 2 nuevas localidades del acuífero del Maestrato, alejadas decenas de kilómetros del ullal de Miravet.

2. El proyecto puede afectar al hábitat de interés comunitario (Directiva 92/43/CEE): *Quercus cocciferae-Lentiscetum* (Código UE 5330)...

4. El proyecto puede afectar al Parque Natural, LIC y ZEPa Desert de les Palmes...»

Resultando que de los estudios hidrogeológicos realizados e incluidos en el proyecto de construcción se concluye que:

– La nueva carretera no inducirá modificación alguna en el sistema de alimentación hídrica del acuífero y al ullal de Miravet en particular, la textural y estructural de la roca permeable, sus flujos subterranos ni a su régimen de descarga.

– Los impactos que puede causar la nueva infraestructura se centran en la posible alteración de la calidad de las aguas subterranas por percolación del agua de lavado de la calzada, que presentarán una baja carga contaminante y serán asimilados y depurados por el medio receptor a radios comprendidos entre 100 y 318 m desde el punto de vertido, en función de la naturaleza y del espesor de los materiales de recubrimiento que presenten.

– Únicamente se identifica un punto con riesgo de afecção de la calidad del agua el ullal de Miravet, localizado a 147 m al noroeste de su boca de entrada, donde se verterán las pluviales generadas en 115 m de calzada, que se han evaluado en un volumen medio de 485 m³/año y con una carga contaminante de 1 habitante equivalente, lo que supone que sea asumible por el medio subterráneo.

Resultando que se han añadido nuevas medidas correctoras y protectoras respecto de las consideradas en el proyecto básico Carretera Orpesa-La Vall d'Alba, connexió entre la N-340 y la CS-800, Cabanes, del año 1995, las cuales se resumen a continuación:

– Se clasifica el territorio en zonas excluidas, restringidas y admisibles según su aptitud de uso y calidad o fragilidad del medio frente a la ubicación de elementos o instalaciones auxiliares durante la ejecución de las obras.

– Para la protección de la calidad de las aguas y de los recursos hídricos subterranos, se proponen las siguientes medidas: instalación de barreras de retención de sedimentos para evitar el arrastre a los cauces de materiales por el agua de escorrentía; instalación de balsas de decantación en las zonas de mantenimiento de maquinaria e instalaciones auxiliares, con separadores de grasas; impermeabilización de las superficies donde se ubique el parque de maquinaria, con un sistema de drenaje superficial que lleve el agua de escorrentía a las balsas de decantación.

– Para la protección del ullal de Miravet: instalación de cubetes de decantación y eliminación de sobrenadantes en cada punto de vertido de cunetas y su mantenimiento posterior y conducción de este efluente aguas abajo del ullal, en un punto con piezometría a cota inferior a la existente en la cueva.

– Para la protección de la fauna: no se realizarán voladuras y se limitarán las operaciones de desbroce y movimientos de tierra entre el 1 de marzo y el 30 de junio en la zona más pròxima al Parc Natural, LIC y ZEPa Desert de les Palmes; se adecuarán las obras de drenaje longitudinal con rampas de escape cada 50 m y se acondicionarán algunas obras de drenaje transversal como pasos de fauna.

– Per a la protecció acústica: s’ha d’utilitzar ferm drenant dels PK 6+500 a 11+600 del tram 1, i 0+000 a 2+033 del tram 2.

Atés que el projecte constructiu Carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 i la CV-10, Cabanes, desenvolupa la solució seleccionada en el projecte bàsic Carretera Orpesa – Vall d’Alba, connexió entre la N-340 i la CS-800, Cabanes, de l’any 1995, excepte xicotetes modificacions resultat dels tràmits d’informació pública i aprovació tècnica, la tramitació que s’estima procedent és formular una resolució complementària a la declaració d’impacte ambiental, emesa en data 12 de maig de 1998.

Per tot això, fent ús de les facultats que legalment tinc atribuïdes, formule la següent resolució complementària

Primer

Considerar vàlida la declaració d’impacte ambiental de l’expedient 328/96-AIA del Projecte bàsic de carretera Orpesa – Vall d’Alba, connexió entre la N-340 i la CS-800, Cabanes, que es va formular amb data 12 de maig de 1998, com també les resolucions complementàries emeses en data 7 de juliol de 2000 per la Direcció General de Planificació i Gestió del Medi, per la qual es dona el vistiplau a les tasques de restauració i integració paisatgística de les obres de construcció de la nova carretera Cabanes-Orpesa, i en data 26 de febrer de 2002 per la Direcció General de Planificació i Gestió del Medi sobre el Projecte modificat número 1 de la carretera Orpesa-Cabanes, connexió entre la N-340 i la CV-10, que estima acceptable l’execució de les modificacions introduïdes degudes a la invasió de tres pilars del viaducte de la Lloba al Paratge Natural del Desert de les Palmes, per al Projecte de construcció de la carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 i la CV-10, Cabanes (Castelló), i s’hi apliquen els condicionants establits en la declaració i les resolucions esmentades, als quals s’afigen els següents:

1. El transport dels materials de construcció s’ha de fer a través de la traça de la nova carretera, sense afectar la carretera actual CV-148 i camins rurals. S’ha d’evitar, a més, l’obertura de nous accessos.

2. S’ha de jalonar tota la traça de la carretera abans d’iniciar les obres, com també la zona d’instal·lacions auxiliars, les quals s’han d’ubicar fora de la vall del riu Xinxilla i de la vall de Miravet, en zones agrícoles del Pla de Cabanes o en zones agrícoles anteriors al PK 6+500, sense afectar zones de vegetació natural.

3. S’ha de recuperar la capa superior del sòl vegetal que pugui estar afectada per l’obra per a reutilitzar-la posteriorment en els processos de restauració. Els sòls fèrtils obtinguts així s’aplegaran al llarg de la traça en muntons de manera que es garantisca el manteniment de les seues propietats naturals. En cap cas, aquests aplecs temporals s’han de fer tallant la xarxa de drenatge superficial. De la mateixa manera, en acabar els treballs, s’han de descompactar per subsolatge tots els terrenys que hagen sigut afectats per les obres i la maquinària emprada.

4. Es prohibeix expressament l’obertura de zones de préstec o abocador en tot l’entorn de les obres. Els materials de rebliment i els tot-u que calguen per a l’execució del projecte s’han d’obtenir de préstecs o pedreres existents i legalment autoritzades. En el cas de noves obertures, aquestes s’han de sotmetre, abans d’utilitzar-les, al procediment de declaració d’impacte ambiental. S’ha de determinar la destinació final dels materials sobrants de l’excavació i de les demolicions necessàries, bé per al seu ús en la mateixa obra com a material reutilitzable, bé com a residus inerts adequats en el marc del Decret 200/2004, d’1 d’octubre, del Consell de la Generalitat. No s’han d’abandonar en cap cas els materials sobrants al mateix emplaçament.

5. El ferm de la carretera s’ha d’adequar per a reduir el nivell sonor que produirà la circulació de vehicles. En l’execució del projecte s’ha de fomentar l’ús de betums modificats o millorats amb cautxú procedent de pneumàtics fora d’ús, d’acord amb la disposició addicional segona del Reial decret 1619/2005, de 30 de desembre, sobre la gestió de pneumàtics fora d’ús, que estableix que les administracions públiques han de promoure la utilització de materials reciclats de pneumàtics fora d’ús i la de productes fabricats amb materials reciclats procedents d’aquests residus, sempre que complisquen les especificacions tècniques requerides, que s’estableixen en l’Ordre circular 21/2007, de la Direcció General de Carreteres, sobre l’ús i especificacions que han de complir els aglutinants i les mescles bituminoses que incorporen cautxú procedent

– Para la protección acústica: se utilizará firme drenante entre los PK 6+500 a 11+600 del tramo 1 y 0+000 a 2+033 del tramo 2.

Considerando que el proyecto constructivo Carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 y la CV-10, Cabanes, desarrolla la solución seleccionada en el proyecto básico Carretera Orpesa-La Vall d’Alba, conexión entre la N-340 y la CS-800, Cabanes, del año 1995, salvo pequeñas modificaciones resultado de los trámites de información pública y aprobación técnica, la tramitación que se estima procedente es la de formular una resolución complementaria a la declaración de impacto ambiental, emitida en fecha 12 de mayo de 1998.

Por todo ello, en uso de las facultades que tengo legalmente atribuidas, formulo la siguiente resolución complementaria,

Primero

Considerar válida la declaración de impacto ambiental del expediente 328/96-AIA del Proyecto básico de carretera Orpesa-La Vall d’Alba, conexión entre la N-340 y la CS-800, Cabanes, que se formuló con fecha 12 de mayo de 1998, así como las resoluciones complementarias emitidas en fecha 7 de julio de 2000 por la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio por la que se da el visto bueno a las labores de restauración e integración paisajística de las obras de construcción de la nueva carretera Cabanes-Orpesa, y en fecha 26 de febrero de 2002 por la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio acerca del Proyecto modificado número 1 de la carretera Orpesa-Cabanes. Conexión entre la N-340 y la CV-10, que estima acceptable la ejecución de las modificaciones introducidas debidas a la invasión de tres pilas del viaducto la Loba en el Paraje Natural del Desert de les Palmes, para el Proyecto de construcción de la carretera Orpesa-Cabanes entre el PK 6+500 y la CV-10, Cabanes (Castellón), siendo de aplicación los condicionantes establecidos en las citadas declaración y resoluciones, a los que se añaden los siguientes:

1. El transporte de los materiales de obra se realizará a través de la traza de la nueva carretera, sin afectar a la carretera actual CV-148 y caminos rurales. Se evitará, además, la apertura de nuevos accesos.

2. Se jalonará la totalidad de la traza de la carretera, previamente al inicio de las obras, así como la zona de instalaciones auxiliares, las cuales deberán ubicarse fuera del valle del río Chinchilla y del valle de Miravet, en zonas agrícolas del Pla de Cabanes o en zonas agrícolas anteriores al PK 6+500, sin afectar zonas de vegetación natural.

3. 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 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. De igual forma, al finalizar los trabajos, se procederá a la descompactación por subsolado de cuantos terrenos hayan sido afectados por las obras y la maquinaria empleada en las mismas.

4. Se prohíbe expresamente la apertura de zonas de préstamo o vertedero en todo el entorno de las obras. 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. Deberá determinarse el destino final de los materiales sobrantes de la excavación y de las demoliciones necesarias, bien para su uso en la propia obra como material reutilizable, bien 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.

5. El firme de la carretera se adecuará para reducir el nivel sonoro que producirá la circulación de vehículos. En la ejecución del proyecto se deberá fomentar el uso de betunes modificados o mejorados con caucho procedente de neumáticos fuera de uso, de acuerdo con la disposición adicional segunda del Real decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las administraciones públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, que se establecen en la Orden circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas

de pneumàtics fora d'ús, en el *Manual d'ús de pneumàtics fora d'ús en mesclades bituminoses* del CEDEX, com també en l'Ordre ministerial 891/2004, d'1 de març, que aprovava modificacions del plec de prescripcions tècniques generals per a obres de carreteres i ponts (PG-3).

A la posada en ús de la infraestructura, durant els primers sis mesos, s'ha de comprovar el nivell sonor transmés a l'entorn. En el cas que se superen els nivells fixats en la taula 1 de l'annex II de la Llei 7/2002, de 3 de desembre, de la Generalitat, de protecció contra la contaminació acústica, la Conselleria d'Infraestructures i Transport haurà de comunicar aquest fet a l'òrgan ambiental. Si se superen en 10 dB o més, l'administració esmentada haurà d'elaborar un pla de millora de la qualitat acústica, d'acord amb el que s'especifica en el Decret 104/2006, de 14 de juliol, del Consell, de planificació i gestió en matèria de contaminació acústica.

6. A fi d'assegurar una adequada permeabilitat territorial, respecte als hàbitats i la fauna a un costat i a l'altre del vial, s'indica que els passos de fauna previstos han de complir el que s'estableix en el document Prescripcions tècniques per al disseny de passos de fauna i tanques perimetral, elaborat pel Ministeri de Medi Ambient en 2006. El programa de vigilància ambiental per a la fase d'explotació ha d'incorporar les campanyes de mostreig necessàries per a verificar l'eficàcia de les mesures aplicades, i s'ha de posar en pràctica el que s'indica en el document Prescripcions tècniques per al seguiment i avaluació de l'efectivitat de les mesures correctores de l'efecte barrera de les infraestructures de transport, elaborat pel Ministeri de Medi Ambient, i Medi Rural i Marí en 2008. El vial s'ha de tancar, al llarg de tot el seu traçat, mitjançant una tanca perimetral per a evitar atropellaments a la fauna, d'acord amb les prescripcions tècniques citades, i establir sistemes per a facilitar l'eixida d'animals atrapats dins de la tanca (rampes o portes unidireccionals).

S'han de dissenyar passos de fauna en els punts següents:

- Pas inferior 6.8, com a pas de fauna tipus B2 (fitxa 6: pas inferior específic per a grans mamífers).
- Pas inferior 7.2, com a pas de fauna tipus B4 (fitxa 8: pas inferior específic per a xicotets vertebrats).
- Pas inferior 7.6, com a pas de fauna tipus B2 (fitxa 6: pas inferior específic per a grans mamífers).
- Obra de drenatge 7.88, com a pas de fauna tipus B4 (fitxa 8: pas inferior específic per a xicotets vertebrats).
- Túnel de la Cova, com a pas de fauna tipus A1 (fitxa 1: ecoducte).
- Pas inferior 8.8, com a pas de fauna tipus B2 (fitxa 6: pas inferior específic per a grans mamífers).
- Pas inferior 11.4, com a pas de fauna tipus B3 (fitxa 7: pas inferior multifuncional).

7. Els talussos de desmunt s'han de disposar amb una inclinació 3H:2V (terres i terrenys de trànsit) i 1H:1V (roca), i s'ha d'adequar una berma intermèdia d'1-1,5 m d'amplària cada 3-5 m d'alçària de talús. Aquestes bermes s'han d'adequar mitjançant l'execució de desaigües al peu del talús, estesa de terra vegetal i revegetació amb espècies arbòries. Es recomana adoptar morfologies de restauració naturals no excessivament geomètriques. S'ha de crear un mur en la base del talús de desmunt d'1 m d'alçària, com a mínim, per a generar una jardinera que permeti la plantació amb espècies arbòries i enfiladisses. Es recomana utilitzar espècies resistents, de creixement ràpid i amb un desenvolupament vertical de, com a mínim, 3 m que permeten l'ocultació del talús rocós (*Pinus halepensis* i *Ulmus minor*), a més d'espècies arbustives pròpies del matoll termòfil. Prèviament a la plantació, s'han de tractar els talussos rocósos amb tècniques d'envelliment, del tipus Colorock o similar.

8. Els talussos en terraplé s'han de disposar amb una inclinació màxima 3H:2V, amb bermes intermèdies cada 3 m d'alçària de talús per a canalitzar el drenatge de l'escorrentia i evitar processos erosius. La base d'aquests talussos s'ha de condicionar amb un muret de maçoneria de 0,5 m d'alçària per a contenir les terres de vessament i protegir els vials de servei i la carretera actual CV-148. La restauració del talús s'ha de fer mitjançant plantació arbòria de *Pinus halepensis* en les bermes intermèdies i hidrosembra en tot el talús.

9. La revegetació s'ha de dissenyar amb espècies pròpies de la flora local, i s'ha d'evitar l'ús d'espècies exòtiques, en especial d'aquelles de caràcter invasor que apareixen en els annexos de l'Ordre de 10 de

bituminoses que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el *Manual de empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas* del CEDEX, así como en la Orden ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

A la puesta en uso de la infraestructura, durante los primeros seis meses, se comprobará el nivel sonoro transmitido en el entorno. En caso de que se superen los niveles fijados en la tabla 1 del anexo II de la ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de protección contra la contaminación acústica, la Conselleria de Infraestructuras y Transporte, comunicará este hecho al órgano ambiental. Si se superan en 10 dB o más, dicha Administración elaborará un plan de mejora de la calidad acústica, de acuerdo a lo especificado en el Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.

6. Al objeto de asegurar una adecuada permeabilidad territorial, respecto a los hábitats y la fauna a ambos lados del vial, se indica que los pasos de fauna previstos deberán cumplir con lo indicado en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente en 2006. El programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación incorporará las campañas de muestreo necesarias para verificar la eficacia de las medidas aplicadas, siendo de aplicación lo indicado en el documento Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte, elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino en 2008. El vial deberá cerrarse, en toda su longitud, mediante un vallado perimetral para evitar atropellos a la fauna, de acuerdo con las prescripciones técnicas citadas, estableciendo sistemas para facilitar la salida a animales atrapados dentro del vallado (rampas o puertas unidireccionales).

Se diseñarán pasos de fauna en los siguientes puntos:

- Paso inferior 6.8, como paso de fauna tipo B2 (ficha 6: paso inferior específico para grandes mamíferos)
- Paso inferior 7.2, como paso de fauna tipo B4 (ficha 8: paso inferior específico para pequeños vertebrados)
- Paso inferior 7.6, como paso de fauna tipo B2 (ficha 6: paso inferior específico para grandes mamíferos)
- Obra de drenaje 7.88, como paso de fauna tipo B4 (ficha 8: paso inferior específico para pequeños vertebrados)
- Túnel de la Cova, como paso de fauna tipo A1 (ficha 1: ecoducto)
- Paso inferior 8.8, como paso de fauna tipo B2 (ficha 6: paso inferior específico para grandes mamíferos)
- Paso inferior 11.4, como paso de fauna tipo B3 (ficha 7: paso inferior multifuncional).

7. Los taludes de desmonte se dispondrán con una inclinación 3H:2V (tierras y terrenos de tránsito) y 1H:1V (roca), y se adecuará una berma intermedia de 1-1,5 m de anchura cada 3-5 m de altura de talud. Estas bermas deberán adecuarse mediante la ejecución de desaigües al pie del talud, extendido de tierra vegetal y revegetación con especies arbóreas. Se recomienda adoptar morfologías de restauración naturales no excesivamente geométricas. Se creará un muro en la base del talud de desmonte, de al menos, 1 m de altura, para generar una jardinera que permita la plantación con especies arbóreas y trepadoras. Se recomienda utilizar especies resistentes, de crecimiento rápido y con un desarrollo vertical de, al menos, 3 m que permitan la ocultación del talud rocoso (*Pinus halepensis* y *Ulmus minor*), además de especies arbustivas propias del matorral termófilo. Previamente a la plantación, deberán tratarse los taludes rocósos con técnicas de envejecimiento, del tipo Colorock o similar.

8. Los taludes en terraplén se dispondrán con una inclinación máxima 3H:2V, con bermas intermedias cada 3 m de altura de talud para canalizar el drenaje de la escorrentia y evitar procesos erosivos. La base de estos taludes deberá acondicionarse con un murete de mampostería de 0,5 m de altura para contener las tierras de derrame y proteger los viales de servicio y la carretera actual CV-148. La restauración del talud se realizará mediante plantación arbórea de *Pinus halepensis* en las bermas intermedias e hidrosembra en todo el talud.

9. La revegetación se diseñará con especies propias de la flora local, evitándose el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor que aparecen en los anexos de la Orden de 10 de sep-

setembre de 2007, de la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge, per la qual s'aproven mesures per al control de les espècies vegetals exòtiques invasores a la Comunitat Valenciana.

10. S'han de construir murs en la base del terraplé amb aplacat de terra en els trams següents: PK 9+640 a 9+680 (prolongació mur 9.6), PK 10+080 a 10+170 i PK 10+940 a 11+060.

11. S'ha de dissenyar una pantalla vegetal al costat sud de la carretera, en el tram del PK 8+350 al PK 9+340, a fi de minimitzar l'impacte visual i sonor del vial a la vall de Miravet.

12. En el tram 2, s'han de reposar els camins rurals existents mitjançant un pas superior al PK 0+310 i mitjançant passos inferiors als PK 1+085 i 1+690; s'ha de rebaixar l'alçària del terraplé projectat i s'ha d'adequar una berma intermèdia, almenys cada 3 m d'alçària, per a reduir l'impacte paisatgístic.

13. S'ha d'obtenir l'autorització de la Direcció Territorial de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge, d'acord amb la Llei 3/1995, de 23 de març, de camins ramaders, de modificació o ocupació temporal de camins ramaders. En concret, s'han de tenir en compte les indicacions següents:

– Al PK 8+300 del traçat interseca perpendicularment el camí ramader número 26, assagador del Barranc de Miravet, classificat amb una amplària legal de 36 m. El traçat en aquest punt s'estén mitjançant un túnel (túnel de la Cova). En aquest sentit, la boca oest del túnel s'ha de situar a una distància mínima de 18 m des de l'eix del camí ramader.

– Al PK 1+085 del traçat interseca perpendicularment el camí ramader número 26, assagador del Corral d'Alberic, classificat amb una amplària legal de 6 m. El traçat de la carretera en aquest punt s'estén mitjançant un terraplé pel qual s'ha d'habilitar un pas inferior d'amplària suficient que restituisca el camí rural, i amb una alçària mínima de 3 m per a permetre el pas de cavalleries. Es recomana habilitar aquest pas inferior com un pas de fauna tipus B3 (fitxa 7: pas inferior multifuncional).

14. Per a reduir el risc de contaminació de les aigües subterrànies a l'entorn de l'ullal de Miravet s'han d'instal·lar cubetes de decantació i eliminació de sobrenadants als punts d'abocament de les cunetes. Caldrà un adequat manteniment d'aquests sistemes per a garantir-ne el funcionament correcte.

Els efluentes del punt d'abocament F (pla de delimitació de punts d'abocament d'aigües pluvials procedents de la calçada, contingut en l'Estudi hidrogeològic de l'entorn de l'ullal de Miravet i avaluació de la repercussió hidrogeològica de la carretera Orpesa-Cabanes, elaborat per Sedelam al maig de 2004) s'han de conduir i han d'abocar aigües avall de l'ullal de Miravet, en un punt amb piezometria a cota inferior a la que hi ha a la cova.

15. Com a mesura addicional per a la protecció de cavitats, la Conselleria d'Infraestructures i Transport ha de presentar una proposta d'instal·lació de barreres de retenció de sediments que protegisca l'ullal de Miravet, l'avenc de la Costa Vella, el forat de l'Horta, l'avenc del Pla de les Foies i el riu Xinxilla. Aquesta proposta ha de rebre el vistiplau de l'òrgan ambiental, que podrà afegir les condicions d'execució necessàries, amb la valoració i l'informe previs de l'Àrea de Conservació d'Espais Naturals.

16. L'excavació dels túnels s'ha de fer mitjançant una perforadora, i evitar l'ús d'explosius (voladures). Tot això a fi de generar nivells de soroll i vibracions menors en el substrat rocós que puguin afectar el sistema càrstic.

17. Les tasques de desbrossament, desmunt i qualsevol altra obra que implique remoció del subsòl s'han de fer amb seguiment arqueològic diari a temps total.

Així mateix, si durant l'execució de les obres es troben restes arqueològiques, se n'haurà d'informar immediatament l'òrgan competent en matèria patrimonial de la Conselleria de Cultura i Esport, i adoptar les mesures pertinents amb vista a la seua protecció i conservació, d'acord amb el que preveuen els articles 63 i 65 de la Llei 5/2007, de 9 de febrer, de la Generalitat, de modificació de la Llei 4/1998, d'11 de juny, del patrimoni cultural valencià.

18. S'ha de respectar el Decret 7/2004, de 23 de gener, del Consell de la Generalitat, pel qual s'aprova el plec general de normes de seguretat en prevenció d'incendis forestals, que s'ha d'observar en l'execució d'obres i treballs que es fan en terreny forestal o als seus voltants.

tiembre de 2007, de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, por la que se aprueban medidas para el control de las especies vegetales exóticas invasoras en la Comunitat Valenciana.

10. Se construirán muros en la base del terraplén con aplacado de tierra en los siguientes tramos: PK 9+640 a 9+680 (prolongación muro 9.6), PK 10+080 a 10+170 y PK 10+940 a 11+060.

11. Se diseñará una pantalla vegetal en el lado sur de la carretera, en el tramo del PK 8+350 al PK 9+340, al objeto de minimizar el impacto visual y sonoro del vial en el valle de Miravet.

12. En el tramo 2, se repondrán los caminos rurales existentes mediante un paso superior en el PK 0+310 y mediante pasos inferiores en los PK 1+085 y 1+690; se rebajará la altura del terraplén proyectado y se adecuará una berma intermedia, al menos, cada 3 m de altura, para reducir el impacto paisajístico.

13. Se debe obtener la autorización de la Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Vivienda y Urbanismo conforme a la Ley 3/1.995, de 23 de marzo, de vías pecuarias, de modificación u ocupación temporal de vías pecuarias. En concreto, se deberán tener en cuenta las siguientes indicaciones:

– En el PK 8+300, el trazado interseca perpendicularmente la vía pecuaria número 26, colada del Barranco de Miravet, clasificada con una anchura legal de 36 m. El trazado en este punto discurre mediante túnel (túnel de la Cova). En este sentido, la boca oeste del túnel se situará a una distancia mínima de 18 m desde el eje de la vía pecuaria.

– En el PK 1+085 del trazado interseca perpendicularmente la vía pecuaria número 26, colada del Corral d'Alberic, clasificada con una anchura legal de 6 m. El trazado de la carretera en este punto discurre mediante terraplén por lo que deberá habilitarse un paso inferior de anchura suficiente que restituya el camino rural, y con una altura mínima de 3 m para permitir el paso de caballerías. Se recomienda habilitar este paso inferior como un paso de fauna tipo B3 (ficha 7: paso inferior multifuncional).

14. Para reducir el riesgo de contaminación de las aguas subterráneas en el entorno del ullal de Miravet deberán instalarse cubetos de decantación y eliminación de sobrenadantes en los puntos de vertido de las cunetas. Será necesario un adecuado mantenimiento de estos sistemas para garantizar su correcto funcionamiento.

Los efluentes del punto de vertido F (plano de delimitación de puntos de vertido de aguas pluviales procedentes de la calzada contenido en el Estudio hidrogeológico del entorno del ullal de Miravet y evaluación de la repercusión hidrogeológica de la carretera Orpesa-Cabanes, elaborado por Sedelam en mayo de 2004) se conducirán y verterán aguas abajo del ullal de Miravet, en un punto con piezometría a cota inferior a la existente en la cueva.

15. Como medida adicional para la protección de cavidades, la Conselleria de Infraestructuras y Transporte deberá presentar una propuesta de instalación de barreras de retención de sedimentos que proteja el ullal de Miravet, el avenc de la Costa Vella, el forat de l'Horta, el avenc del Pla de les Foies y el río Chinchilla. Esta propuesta deberá recibir el visto bueno del órgano ambiental, que podrá añadir las condiciones de ejecución necesarias, previa valoración e informe del Área de Conservación de Espacios Naturales.

16. La excavación de los túneles se realizará mediante rozadora, evitando el uso de explosivos (voladuras). Todo ello con el objetivo de generar menores niveles de ruido y vibraciones en el substrato rocoso que pudieran afectar el sistema càrstico.

17. Las labores de desbroce, desmonte y cualquier otra obra que implique remoción del subsuelo se realizarán con seguimiento arqueológico diario a tiempo total.

Asimismo, si durante la ejecución de las obras se hallase presencia de restos arqueológicos, el hecho se pondrá en conocimiento del órgano competente en materia patrimonial 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 5/2007, de 9 de febrero, de la Generalitat, de modificación de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del patrimonio cultural valenciano.

18. Se respetará 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.

19. Si durant la fase d'execució apareixen noves coves, avencs o altres cavitats subterrànies, les obres s'hauran de paralitzar al seu entorn, i se n'haurà d'informar immediatament la Direcció Territorial de la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge a Castelló, d'acord amb l'article 5 del Decret 65/2006, de 12 de maig, del Consell, pel qual es desplega el règim de protecció de les coves i s'aprova el Catàleg de coves de la Comunitat Valenciana, i el promotor haurà d'encarregar a personal especialitzat la realització d'un estudi geològic i biològic de la cavitat per a determinar-ne l'interès i avaluar les mesures necessàries per a evitar-ne l'afecció.

20. El programa de vigilància ambiental s'ha de completar amb indicadors que permeten avaluar totes les mesures proposades. S'ha d'incloure en el pla d'obra, i s'ha d'adequar i reestructurar amb el desenvolupament d'aquesta. El director de les obres ha d'estar informat de l'execució de les unitats d'obra que puguen tenir repercussions ambientals.

Després de la posada en servei de la carretera, s'ha de comprovar el nivell sonor transmés a l'entorn. La Conselleria d'Infraestructures i Transport ha de comunicar periòdicament aquests resultats a l'òrgan ambiental. Si es considera oportú, serà necessària l'elaboració d'un pla de millora de la qualitat acústica que continga les mesures correctores que s'hagen d'adoptar per a la reducció dels nivells sonors.

21. La direcció d'obra ha d'exigir el compliment de les mesures protectores i correctores contingudes en l'estudi d'impacte ambiental, com també dels condicionants d'aquesta resolució.

Segon

Notificar a les parts interessades que contra aquesta resolució, pel fet de no ser un acte definitiu en via administrativa, no es pot interposar cap recurs, la qual cosa no obsta perquè puguen utilitzar els mitjans que estimen pertinents en defensa del seu dret.

Tercer

Publicar en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana* aquesta resolució.

València, 10 de maig de 2011.– La directora general de Gestió del Medi Natural: M. Àngeles Centeno Centeno.

19. Si durante la fase de ejecución apareciesen nuevas cuevas, simas u otras cavidades subterráneas, las obras se paralizarán en el entorno de las mismas, informando de ello y de manera inmediata a la Dirección Territorial de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda en Castellón, de conformidad con el artículo 5 del Decreto 65/2006, de 12 de mayo, del Consell, por el que se desarrolla el régimen de protección de las cuevas y se aprueba el Catálogo de cuevas de la Comunidad Valenciana, encargando el promotor a personal especializado la realización de un estudio geológico y biológico de la cavidad para determinar su interés y evaluar las medidas necesarias para evitar su afección.

20. El programa de vigilancia ambiental se completará con indicadores que permitan evaluar todas las medidas propuestas. Se incluirá 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.

Tras la puesta en servicio de la carretera, se comprobará el nivel sonoro transmitido en el entorno. La Conselleria de Infraestructuras y Transporte comunicará estos resultados al órgano ambiental de manera periódica. Si se considera oportuno, será necesaria la elaboración de un plan de mejora de la calidad acústica que contenga las medidas correctoras a adoptar para la reducción de los niveles sonoros.

21. 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 resolución.

Segundo

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

Tercero

Publicar en el *Diari Oficial de la Comunitat Valenciana* la presente resolució.

Valencia, 10 de mayo de 2011.– La directora general de Gestión del Medio Natural: M^a. Ángeles Centeno Centeno.