

8246 RESOLUCIÓN de 6 de abril de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo del proyecto «N-340 autovía. Tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant. Variante de Benicarló-Vinaroz (Castellón)», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

1. *Objeto y justificación. Promotor y Órgano sustantivo del proyecto.*—El objeto del estudio informativo del proyecto «N-340. Autovía. Tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant» es recopilar y analizar los datos necesarios para definir, con el grado de detalle exigible a un estudio informativo, las diferentes alternativas viables para la construcción de una variante de trazado de la carretera N-340, en el tramo considerado, con características de autovía. Para el tramo Variante de Benicarló y Vinaroz la actuación pretende resolver los graves problemas que plantea el paso del tráfico de automóviles y camiones por los núcleos urbanos de Benicarló y de Vinaroz.

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

2. *Descripción del proyecto.*—La Variante de Benicarló y Vinaroz, comprende desde el p.k. 13 + 000 hasta el 18 + 145 del Tramo 6-A, y su continuación desde el p.k. 0 + 000 hasta el 13 + 126 del Tramo 7-A, con una longitud total de 18,271 km. Es una variante de nuevo trazado que discurre al noroeste de las mencionadas poblaciones, manteniendo inicialmente una posición intermedia entre la línea de ferrocarril y la autopista AP-7.

A partir de la N-340 la traza se orienta hacia el este, discurriendo por el término municipal de Peñíscola, atraviesa la Rambla de Alcalá y cruza el Ferrocarril Valencia-Tarragona, entrando en el término municipal de Benicarló a la altura del p.k. 14 + 500 del Tramo 6-A. Después el trazado atraviesa los términos municipales de Benicarló y Vinaroz para conectar de nuevo con la N-340 a la altura del río Cenia.

El trazado en planta se ha encajado tratando de respetar la franja de reserva prevista para esta infraestructura en los planeamientos urbanísticos de Benicarló y de Vinaroz y, al mismo tiempo, tratando de minimizar las afectaciones sobre las vías pecuarias, servicios existentes y edificaciones dispersas diseminadas por la zona.

Para el tronco de la autovía se propone la sección tipo siguiente:

Calzadas de 7 metros de ancho (2 carriles de 3.50 m cada uno).
Arcén exterior de 2.50 m.
Arcén interior de 1 m.
Medianas de 4 m. de ancho
Bermas de 1 m de ancho.

En esta variante se proponen 3 enlaces, todos de tipo glorieta a desnivel, que se sitúan en el p.k. 17 + 330 del Tramo 6-A, en el p.k. 5 + 330 del Tramo 7-A (cruce de la carretera N-232 a Morella) y en el p.k. 8 + 040 del Tramo 7-A (N-238 a Ulledecona).

Otros puntos singulares a lo largo del trazado son:

p.k. 13 + 770 (Tramo 6-A) Cruce sobre la Rambla de Alcalá.
p.k. 17 + 700 (Tramo 6-A) Cruce sobre la Rambla de Cervera.
p.k. 2 + 600 (Tramo 7-A) Cruce sobre el Barranco del Puig.
p.k. 2 + 950 (Tramo 7-A) Cruce sobre el Barranco del Agua Oliva.
p.k. 6 + 800 (Tramo 7-A) Cruce sobre el río Servol.
p.k. 9 + 180 (Tramo 7-A) Cruce sobre el Barranco de la Barbiguera.
p.k. 10 + 170 (Tramo 7-A) Cruce sobre el Barranco de la Triador.
p.k. 13 + 000 (Tramo 7-A) Cruce sobre el río Cenia.

El cruce del río Cenia, entre su desembocadura y la N-340, es un espacio protegido. Por ello, la duplicación de la carretera en este punto se realiza por la izquierda para no afectar a dicho espacio.

El estudio de impacto ambiental señala (en su apartado 3.8, Movimientos de tierras), que para el tramo Santa Magdalena de Pulpis-Vinaroz (donde se ubican los términos municipales de Benicarló y Vinaroz), el volumen de excavación es de 308.005 m³, mientras que el volumen de relleno es de 2.845.891 m³. Para compensar el déficit de tierras serán necesarios préstamos sobre la formación Qpa (grava arcillosa con bastante arena y conglomerado), así como la utilización de material de rechazo de canteras de la zona, actualmente en explotación.

3. *Descripción del medio.*—La zona de estudio está enclavada dentro de la cuenca del río Júcar, cruzando la traza de sur a norte a las siguientes ramblas: Alcalá, Cervera, barranco del Puig, barranco de Agua Oliva, río Servol, barranco de la Barbiguera, barranco del Triador y, en el final del tramo, al río Cenia. El nivel freático de la plana de Vinaroz –Benicarló se encuentra a una profundidad variable entre 20 y 30 m.

En cuanto a la vegetación, en el entorno de la traza se han identificado los siguientes hábitats:

Entre los pp.kk. 6 + 700 a 6 + 900 del tramo 7-A (río Servol), «Tarayales y espinares de ríos, riachuelos, ramblas y lagunas».

Entre los pp.kk. 9 + 100 a 9 + 200 del tramo 7-A (barranco de la Barbiguera), «Vegetación de lechos pedregosos de los ríos mediterráneos».

Entre los pp.kk. 12 + 900 a 13 + 000 del tramo 7-A (río Cenia), «Vegetación de lechos pedregosos de los ríos mediterráneos».

No obstante, la vegetación natural ha sufrido una transformación como consecuencia de la agricultura, existiendo en la zona de actuación tanto cultivos de regadío como de secano. En ambos municipios se han localizado invernaderos para la producción hortícola.

Respecto a la fauna, en el área de estudio se encuentran incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas R.D. 439/90 como de «interés especial» las siguientes especies: Búho real (*Bubo bubo*), Ratonero común (*Buteo buteo*), Carbonero común (*Parus major*), Mito (*Aeghitalos caudatus*) y, catalogadas como «vulnerables», Águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) y Aguilucho cenizo (*Circus pygargus*).

Próximo al área de estudio se encuentra el Lugar de Importancia Comunitaria el LIC (ES 5223036) «Sierra de Irtá» y el LIC (ES 5222002) «La Marjal de Peñíscola», sin que se prevea afección sobre dichos espacios. De las zonas incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana situadas en el ámbito de actuación se encuentra la Desembocadura del Riu de la Cenia, catalogada dentro del grupo de ambientes fluviales y litorales asociados, con una buena representación de vegetación riparia.

En el término municipal de Vinaroz se ha identificado un elemento de interés patrimonial medieval, «Torre del Sol Riu».

Las vías pecuarias existentes en el ámbito de actuación en el municipio de Benicarló son: «Colada de Entretérminos», «Vereda del Camino de San Mateo», «Vereda del Camino de San Jorge», «Colada del Camino de Peñíscola a Ulledecona», mientras que en el municipio de Vinaroz aparecen «Vereda del Barranco del Surrach o del Agua –Oliva», «Colada del Camino Viejo de Rosell», «Colada del Camino de San Gregorio», «Colada del Camino de las Yeguas» y «Lliallo del río Cenia, Lliallo del sol del Riu».

4. *Tramitación de evaluación de impacto ambiental.*—La Variante de Benicarló-Vinaroz está comprendida en el estudio informativo «N-340 Autovía. Tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant», por lo que las consultas previas sobre esa Variante se realizaron con el mencionado estudio informativo, remitiendo la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 2 de octubre de 2002, a la Dirección General de Carreteras las respuestas recibidas.

La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del proyecto «N-340 Autovía. Tramo: Castellón –L'Hospitalet de L'Infant» al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 1 de noviembre de 2003.

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

Con fecha 19 de abril de 2005 y 5 de mayo de 2005, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, sendos escritos en los que se indicaba que la Generalitat Valenciana y el Ministerio de Fomento habían realizado estudios para la construcción de una futura autovía que daría continuidad a la actual A-7, aprovechando la carretera autonómica CV-10 desde Nules hasta La Jana. Esta alternativa continuaría por el interior hasta L'Ampolla y L'Hospitalet de L'Infant. Así, el inicial trazado costero propuesto se rectificó mediante una propuesta concreta consistente en formular declaración de impacto ambiental exclusivamente de las variantes de Castellón, Benicassim, Oropesa, Benicarló –Vinaroz y L'Aldea, comprendidas dentro del Estudio informativo «N-340. Autovía. Tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant».

Con fecha 30 de junio de 2005, la Dirección General de Carreteras remitió un escrito a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitando que solo se realizase la declaración de impacto ambiental de las variantes de Castellón, Benicassim, Oropesa y L'Aldea del estudio informativo Castellón –L'Hospitalet de L'Infant, ya que en la variante de Benicarló –Vinaroz se pretendía estudiar una nueva alternativa más próxima a la autopista de peaje AP-7, de acuerdo con las alegaciones de los Ayuntamientos afectados.

Posteriormente, con fechas 24 de noviembre y 14 de diciembre de 2005 respectivamente, los Ayuntamientos de Benicarló y Vinaroz manifestaron su conformidad con la alternativa formada por los tramos 6-A y 7-A, propuesta en el estudio informativo sometido a información pública el 1 de noviembre de 2003.

Por último, con fecha 20 de enero de 2006, la Dirección General de Carreteras remitió un escrito a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el que solicita que sea emitida declaración de impacto

ambiental para la variante Benicarló-Vinaroz, sobre la alternativa formada por los tramos 6-A y 7-A, sometida a información pública.

5. Análisis del proceso de evaluación.

5.a. Análisis de alternativas.

En la fase de alegaciones del proyecto «N-340 Autovía. Tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant» se propuso una alternativa que discurriese junto a la actual Autopista AP-7, evitándose así la fragmentación de las fincas agrícolas y dando contestación a las principales alegaciones recibidas.

Una vez planteada dicha propuesta, la Dirección General de Carreteras reconsideró la alternativa inicial, teniendo en cuenta los escritos de 24 de noviembre y de 14 de diciembre de 2005 de los ayuntamientos de Vinaroz y Benicarló respectivamente, y una serie de factores entre los que destacan: la dificultad de ajustar la variante al trazado de la Autopista AP-7, la mayor dificultad para la construcción de algunos enlaces, y las nuevas afecciones que no se habían evaluado, como es el caso de la afección sobre el polígono industrial de Benicarló.

Por ello, desestimada finalmente dicha opción, se consideró la variante propuesta inicialmente en el estudio informativo «N-340. Autovía. Tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant», formada por los Tramos 6-A y 7-A, para los términos municipales de Benicarló y Vinaroz.

5.b. Fase de consultas sobre el impacto ambiental del proyecto.

Los aspectos más significativos recogidos en la fase de consultas, relacionados con la Variante de Benicarló y Vinaroz son los siguientes:

Afección sobre la calidad acústica, debido al incremento del nivel de ruido.

Afección sobre hidrología por la alteración de las características de las aguas.

Afección sobre el suelo debido a la disminución de este recurso.

Afección sobre la vegetación ocasionada por la destrucción de la cubierta vegetal.

Afección sobre la fauna por la destrucción de hábitats singulares.

Afección sobre el paisaje debido a la alteración de la calidad visual del entorno.

Afección sobre espacios de interés, como el espacio protegido Zona Húmeda «Desembocadura del Riu de La Cenia».

Afección sobre el patrimonio cultural y vías pecuarias existentes en el ámbito de actuación.

Afección a las viviendas diseminadas existentes en el suelo no urbanizable.

5.c. Integración del resultado del proceso de participación pública en el proyecto.

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones presentadas durante el trámite de información pública, referida a la actuación relativa a la Variante de Benicarló-Vinaroz son los siguientes:

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

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

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

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

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

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

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

Garantizar la no afección a las formaciones vegetales de ribera.

En cuanto a la hidrogeología, a efectos de considerar los posibles impactos sobre las aguas subterráneas se estudiarán:

La localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia.

La calidad de las aguas e inventario de vertidos.

La evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

El promotor indica que estas actuaciones se contemplan convenientemente en el estudio de impacto ambiental, asumiendo diversos aspectos de los planteados para la redacción del proyecto constructivo.

El Ayuntamiento de Benicarló propone la eliminación de la variante de la N-340 propuesta por el perjuicio irreparable que ocasiona a la agricultura de la zona.

Asimismo, señala como alternativa la eliminación del peaje de la AP-7, al menos en ese término municipal. También indica como segunda opción un trazado que transcurriese entre el Camí dels Moliners y la Autopista.

El promotor indica que la eliminación del peaje se sale fuera del ámbito del estudio informativo. Y que un trazado sensiblemente paralelo y próximo al de la autopista exige materializar una pantalla opaca entre ambas infraestructuras, para evitar desorientación y deslumbramientos para los usuarios.

El Ayuntamiento de Vinaroz considera más conveniente una alternativa de trazado alejada del núcleo urbano de acuerdo con la propuesta de los municipios colindantes.

Solicita que la partida del 1% correspondiente a Patrimonio se invierta en el municipio de Vinaroz.

El promotor señala que la alternativa que se propone no es coherente con el planeamiento urbanístico de este municipio, que prevé una reserva para la variante de la N-340 en la que se definió el trazado propuesto en el estudio informativo.

La asignación del 1% cultural queda fuera del ámbito del estudio informativo.

626 alegaciones de particulares pertenecientes al municipio de Benicarló que hacen referencia a las siguientes cuestiones:

El perjuicio para el sector agrícola que representa la alternativa del estudio informativo, debido principalmente al efecto barrera provocado por la autovía, a la fragmentación de parcelas, y a las dificultades que ello supone para aspectos como el riego, división de fincas, etc.

Se recalificará parte del municipio a urbano residencial, viéndose afectada esta futura zona residencial por la nueva traza, por tanto, se debe prever la posible contaminación acústica de la zona. Proponen que la distancia del trazado propuesto y la del ámbito del sector cuya urbanización se va a ejecutar debe aumentarse al menos 200 m.

Debe tenerse en cuenta la existencia de acuíferos y la calidad de las aguas subterráneas, las acequias existentes y la escorrentía de las aguas.

En relación con el impacto visual, debe estudiarse la capacidad del paisaje para absorber los cambios producidos en el mismo.

Se propone como alternativa la liberalización de la autopista AP-7 o en su defecto, un trazado paralelo y próximo a dicha autopista.

El principal aspecto contemplado en las alegaciones, consistente en la propuesta de una nueva alternativa que discurriera junto a la AP-7, ha sido estudiado por el promotor, descartándose finalmente dicha alternativa tras analizar los escritos de los ayuntamientos de Vinaroz y Benicarló, principales alegantes, de fechas 24 de noviembre y 15 de diciembre respectivamente, donde se desecha la opción de ajustar la alternativa a la Autopista AP-7 por considerar que conlleva mayores afecciones respecto a enlaces, afección a polígono industrial, etc.

6. Integración del proceso de evaluación.—Las principales afecciones producidas por la ejecución del proyecto son:

I. Afección sobre la calidad acústica.

Durante la fase de obras, se producirán molestias a las poblaciones y a la fauna de la zona por un incremento de ruido, principalmente por el transporte de materiales y movimiento de maquinaria y durante la fase de explotación por originarse emisiones sonoras a lo largo de la traza.

El estudio de impacto ambiental propone, la protección de las instalaciones de obra, almacenes y áreas de servicio con pantallas realizadas con caballones, para minimizar la contaminación acústica, así como el mantenimiento regular de la maquinaria, el uso de silenciadores en los escapes y la ejecución diurna de los trabajos. Además indica que, en el proyecto de construcción se analizará la necesidad de establecer pantallas acústicas, entre los p.k 13 + 000 y 18 + 145 del Tramo 6-A, y el p.k. 0 + 000 y 13 + 126 del Tramo 7-A, puesto que existen edificaciones aisladas a ambos lados de la traza.

II. Afección sobre la hidrología.

Para preservar las características de las aguas y evitar procesos de contaminación, tanto durante las obras como en la fase de explotación, el estudio de impacto ambiental señala que se establecerán las siguientes medidas:

El periodo de retorno contemplado será de 500 años para el cálculo de las obras de drenaje.

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

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

Las aguas residuales se tratarán para que cumplan con los requisitos de calidad fijados.

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

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

III. Afección sobre el suelo.

El mayor impacto sobre el suelo se produce por la disminución de este recurso debido a la ocupación del terreno por la nueva vía y obras anejas, que después de terminada la construcción serán abandonados.

El estudio de impacto ambiental establece como medida preventiva no ocupar los suelos de mayor calidad agrológica por las instalaciones auxiliares de las obras. Asimismo, indica que con objeto de no perder la capa superficial del suelo, para que pueda ser reutilizada en la restauración de zonas ocupadas temporalmente, se apilará formando caballones de 1,5-2 m de altura para evitar su compactación. Se han seleccionado 13 canteras y 8 graveras en función de su situación, tipo de roca, accesibilidad y comunicaciones, para paliar el déficit de tierras, así como una serie de plantas de tratamiento. La descripción de dichas canteras, graveras y plantas de tratamiento se detalla en el Anejo 6 del estudio informativo.

Asimismo, se determinan unas zonas de exclusión para vertederos, según los siguientes criterios, que evitarán la afección a:

- Entorno de barrancos y ramblas.
- Zonas con alto valor agrológico.
- Hábitats prioritarios o de interés.
- Flora protegida.
- Espacios protegidos.
- Entorno de yacimientos arqueológicos.

IV. Afección sobre la vegetación.

Con el fin de evitar o minimizar la afección sobre la vegetación por la destrucción de la cubierta vegetal, ocupación del terreno y por acumulación de residuos y materiales derivados de las obras, el estudio de impacto ambiental señala las siguientes medidas preventivas y correctoras:

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

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

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

Para la restauración se utilizarán las siguientes especies: encina (*Quercus rotundifolia*), pino carrasco (*Pinus halepensis*), pino rodeno (*Pinus pinaster*), enebro (*Juniperus oxycedrus*), coscoja (*Quercus coccifera*), madroño (*Arbustus unedo*), aliaga (*Genista scorpius*), brugera (*Erica multiflora*), espliego (*Salvia lavandulifolia*), jaguarzo (*Cistus clusii*), lentisco (*Pistacia lentiscus*), mejorana (*Thymus mastichina*), romero (*Rosmarinus officinalis*) y tomillo (*Thymus vulgaris*).

V. Afección sobre la fauna.

El estudio de impacto ambiental contempla para evitar la destrucción de hábitats singulares, el efecto barrera y atropellos de las especies faunísticas, las siguientes medidas preventivas:

En el proyecto de construcción se diseñarán las obras de drenaje de manera que no se afecte a la hidrodinámica de los cauces, sobre todo los que llevan asociados hábitats palustres.

Se adecuarán los pasos de caminos y de las obras de drenaje para el paso de fauna.

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

VI. Afección sobre el paisaje.

Los impactos sobre el paisaje se originan por el contraste visual que introduce la obra en su entorno, fundamentalmente por los movimientos de tierra, por el emplazamiento de las principales estructuras de la obra y por las zonas de préstamos.

El estudio de impacto ambiental propone, para atenuar el contraste visual que la construcción de la variante ocasionara, las siguientes medidas correctoras:

Plantaciones y siembras cuyo diseño deberá formar parte del proyecto constructivo.

Hidrosiembra, con el fin de conseguir una cubierta vegetal que controle la erosión y plantar grupos de matorrales y arbustos en los taludes.

Restauración vegetal con especies propias de la zona.

Las zonas ocupadas por los caminos de obra e instalaciones auxiliares serán restauradas mediante adecuación del relieve e implantación de una cubierta vegetal de acuerdo con su entorno.

VII. Afección sobre espacios de interés.

A la altura del p.k 13 + 000, se encuentra el espacio designado como Zona Húmeda «Desembocadura del Riu de la Cenya».

El estudio de impacto ambiental propone que se localicen las instalaciones auxiliares, caminos de acceso y préstamos, fuera de las zonas protegidas y en lugares desde donde no puedan producir afecciones a este espacio de forma indirecta.

Asimismo, señala, que durante las obras se evitarán alteraciones en la red de drenaje natural que puedan ocasionar afecciones a espacios protegidos situados aguas abajo de las obras.

VIII. Afección sobre el patrimonio cultural, y vías pecuarias.

La Consellería de Cultura y Educació de la Generalitat Valenciana señala que deben indicarse aquellos yacimientos arqueológicos y bienes inmuebles de interés histórico artístico afectados por la actuación, grado de afección así como las medidas correctoras oportunas. Además considera que, debe contemplarse la incidencia de la actuación sobre los elementos de patrimonio etnológico, relacionándolos y evaluando sus posibles afecciones.

El estudio de impacto ambiental indica que se realizará una prospección intensiva superficial del trazado en una banda de 400 m con el objetivo de identificar nuevos yacimientos que pudieran verse afectados por las obras y concretar la afección a yacimientos de cualquier tipo. Asimismo señala que al no contemplarse modificaciones de trazado será de aplicación el seguimiento arqueológico de la obra y se señalará el perímetro del yacimiento con anterioridad al inicio de las obras, de modo que queden precisadas las áreas en las que no se podrán efectuar alteraciones del terreno hasta culminarse la excavación.

El elemento patrimonial «Torre del Sol Riu», ubicado en el término municipal de Vinaroz, dista más de 100 m de las actuaciones proyectadas por lo que la incidencia potencial sobre el mismo, el estudio de impacto ambiental la considera nula.

La ejecución de las obras supondrá una ocupación temporal de las vías pecuarias que cruza su trazado. La continuidad de todas ellas se restablecerá al término de las obras.

Actuaciones sobre vías pecuarias:

P.K.	Vía pecuaria	Tipo de estructura
14+490 (Tramo 6-A).	Colada de Entretérminos.	Paso inferior.
16+700 (Tramo 6-A).	Vereda del Camino de San Mateo.	Paso superior.
17+700 (Tramo 6-A).	Vereda del Camino de San Jorge.	Viaducto.
1+520 (Tramo 7-A).	Colada del Camino de Peñíscola a Ulldecona.	Paso superior.
2+970 (Tramo 7-A).	Vereda del Agua Oliva.	Viaducto.
7+750 (Tramo 7-A).	Colada del Camino Viejo de Rosell.	Estructura para paso sobre F.C.
9+180 (Tramo 7-A).	Colada del Camino de San Gregorio.	Viaducto.
11+140 (Tramo 7-A).	Colada del Camino de las Yeguas.	Paso superior.
13+700 (Tramo 7-A).	Lligallo del Riu Cenya Lligallo del sol del Riu.	Paso superior.

7. *Especificaciones para el seguimiento.*—El estudio de impacto ambiental incluye un Programa de Vigilancia Ambiental, en el que se detalla el seguimiento de las actuaciones tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

La vigilancia se centra en los siguientes objetivos:

Control de la correcta ejecución de las medidas previstas en el proyecto.

Comprobación de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas y ejecutadas. Cuando tal eficacia se considere insatisfactoria.

ria, determinación de las causas y establecimiento de los remedios adecuados.

Determinación de los impactos no previstos en el estudio de impacto ambiental, proponiendo las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos o compensarlos.

Se establecerán unas actuaciones preliminares, así como de seguimiento y vigilancia durante las obras y durante la fase de explotación.

Actuaciones preliminares:

Localización de vertederos.

Préstamos.

Instalaciones auxiliares.

Accesos a la obra, y parques de maquinaria.

Protección del patrimonio cultural.

Actuaciones de seguimiento y vigilancia durante las obras:

Calidad atmosférica.

Niveles acústicos.

Sistema hidrológico.

Gestión de residuos.

Control de afecciones sobre el suelo.

Erosión de taludes.

Vegetación.

Fauna.

Mantenimiento de la permeabilidad territorial.

Mantenimiento de las vías pecuarias.

Control de vertederos.

Préstamos.

Zonas auxiliares.

Camino de obra.

Actuaciones de seguimiento y vigilancia durante la fase de explotación:

Niveles acústicos.

Efectividad de las pantallas.

Comprobación de las afecciones al sistema hidrológico.

Seguimiento de los niveles erosivos.

Restauración de la cubierta vegetal e informe faunístico.

A partir de la emisión del acta de recepción de las obras y a lo largo del período de garantía, se emitirán los informes relativos a la fase de explotación. Asimismo, el estudio de impacto ambiental señala que se presentarán informes especiales ante cualquier situación especial que pueda suponer riesgo de deterioro de cualquier factor ambiental.

8. *Conclusión.*—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 5 de abril de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «N-340 Autovía. Tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant. Variante de Benicarló-Vinaroz», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el diseño finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y las medidas aceptadas por éste, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas e información pública del proyecto.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Fomento para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 6 de abril de 2006.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

