

Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica

RESOLUCIÓ de 16 de setembre de 2019, de la Direcció General de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental, per la qual s'ordena la publicació de la declaració d'impacte ambiental corresponent a l'expedient 117/16-AIA Casinos, Villar del Arzobispo i Losa del Obispo. [2019/9134]

De conformitat amb l'article 41.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, el qual estableix la publicació en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* de la declaració d'impacte ambiental, resolc:

Publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* la declaració d'impacte ambiental corresponent a l'expedient 117/16-AIA Casinos, Villar del Arzobispo i Losa del Obispo.

«Declaració d'impacte ambiental

Expedient: 117/2016-AIA.

Títol: Projecte de construcció de la duplicació de la calçada de l'autovia CV-35 entre els PK 36+800-52+000. Tram: Casinos-Losa del Obispo.

Organ sostantiu: Servei Territorial d'Obres Públiques de València. Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat.

Localització: Casinos, Villar del Arzobispo i Losa del Obispo.

Descripció del projecte

L'objecte del projecte és ampliar en una longitud de 15,1 quilòmetres (tram entre els PK 36+800-52+000) la capacitat de la carretera CV-35, que passarà d'una tipologia de carretera convencional a autovia. La duplicació de calçada de l'autovia CV-35 presenta dos subtrams, les actuacions principals dels quals són:

Subtram variant de Casinos:

– Duplicació de la calçada, pel costat nord de l'actual carretera CV-35.

– Suprimir els ramals d'entrada i eixida del marge nord de la calçada existent i adequar les alineacions en planta i alçat dels nous ramals d'entrada i eixida de la nova calçada de la CV-35.

– Ampliació dels dos passos inferiors existents com a conseqüència de la construcció de la nova calçada.

– Nou viaducte sobre la rambla d'Artaj, per a la nova calçada d'autovia.

– Reposar el camí de servei.

Subtram de Casinos-Losa del Obispo:

– Duplicació de la calçada, desplaçant la via de servei existent situada en el seu marge nord.

– Suprimir els ramals d'entrada i eixida del marge nord de la calçada existente i adequar les alineacions en planta i alçat dels nous ramals d'entrada i eixida de la nova calçada de la CV-35.

– Ampliació dels dos passos inferiors existents com a conseqüència de la construcció de la nova calçada.

Legislació ambiental

L'avaluació d'impacte ambiental de projectes queda regulada en la Llei 2/1989, de 3 de març de 1989, d'impacte ambiental de la Generalitat Valenciana, els reglaments que la despleguen (Decret 162/1990 i Decret 32/2006, que modifica l'anterior), i la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (d'ara endavant, LAA).

La legislació ambiental tipifica en els annexos els projectes que han de ser sotmesos a avaluació d'impacte ambiental. Els projectes que han de sotmetre's a avaluació d'impacte ambiental es tipifiquen en els annexos I (avaluació d'impacte ambiental ordinària) i II (avaluació d'impacte ambiental simplificada) de l'LAA i en els annexos I (avaluació d'impacte ambiental ordinària) i II (estimació d'impacte ambiental) del Decret 162/1990, modificat pel Decret 32/2006.

El grup 6, apartat a de l'annex I de l'LAA inclou «el realineament i/o eixamplament d'una carretera existent de dos carrils o menys amb l'objecte d'aconseguir quatre carrils o més, quan el tram de carretera

Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica

RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2019, de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental, por la cual se ordena la publicación de la declaración de impacto ambiental correspondiente al expediente 117/16-AIA Casinos, Villar del Arzobispo y Losa del Obispo. [2019/9134]

De conformidad con el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el cual establece la publicación en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* de la declaración de impacto ambiental, resuelvo:

Publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* la declaración de impacto ambiental correspondiente al expediente 117/16-AIA Casinos, Villar del Arzobispo y Losa del Obispo.

«Declaración de impacto ambiental

Expediente: 117/2016-AIA.

Título: Proyecto de construcción de la duplicación de la calzada de la autovía CV-35 entre los PK 36+800-52+000. Tramo: Casinos-Losa del Obispo.

Órgano sustitutivo: Servicio Territorial de Obras Públicas de Valencia. Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad.

Localización: Casinos, Villar del Arzobispo y Losa del Obispo.

Descripción del proyecto

El objeto del proyecto es ampliar en una longitud de 15,1 kilómetros (tramo entre los PK 36+800-52+000) la capacidad de la carretera CV-35, pasando de una tipología de carretera convencional a autovía. La duplicación de calzada de la autovía CV-35 presenta dos subtramos, cuyas actuaciones principales son:

Subtramo variante de Casinos:

– Duplicación de la calzada, por el lado norte de la actual carretera CV-35.

– Suprimir los ramales de entrada y salida de la margen norte de la calzada existente y adecuar las alineaciones en planta y alzado de los nuevos ramales de entrada y salida de la nueva calzada de la CV-35.

– Ampliación de los dos pasos inferiores existentes como consecuencia de la construcción de la nueva calzada.

– Nuevo viaducto sobre la Rambla de Artaj, para la nueva calzada de autovía.

– Reponer el camino de servicio.

Subtramo de Casinos-Losa del Obispo:

– Duplicación de la calzada, desplazando la vía de servicio existente situada en su margen norte.

– Suprimir los ramales de entrada y salida de la margen norte de la calzada existente y adecuar las alineaciones en planta y alzado de los nuevos ramales de entrada y salida de la nueva calzada de la CV-35.

– Ampliación de los dos pasos inferiores existentes como consecuencia de la construcción de la nueva calzada.

Legislación ambiental

La evaluación de impacto ambiental de proyectos queda regulada en la Ley 2/1989, de 3 de marzo de 1989, de impacto ambiental de la Generalitat Valenciana, los reglamentos que la desarrollan (Decreto 162/1990 y Decreto 32/2006, que modifica el anterior) y la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (en adelante LEA).

La legislación ambiental tipifica en sus anexos los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental. Los proyectos que deben someterse a evaluación de impacto ambiental se tipifican en los anexos I (evaluación de impacto ambiental ordinaria) y II (evaluación de impacto ambiental simplificada) de la LEA y en los anexos I (evaluación de impacto ambiental ordinaria) y II (estimación de impacto ambiental) del Decreto 162/1990, modificado por Decreto 32/2006.

El grupo 6, apartado a del anexo I de la LEA incluye «el realineamiento y/o ensanche de una carretera existente de dos carriles o menos con objeto de conseguir cuatro carriles o más, cuando el tramo

realineat i/o eixamplat abaste o supere els 10 km en una longitud continua».

El procediment d'avaluació d'impacte ambiental ordinària queda regulat en la secció primera, del capítol II del títol II de l'LAA. D'acord amb el que estableix l'article 33.2, amb caràcter previ a l'inici del procediment d'avaluació d'impacte ambiental ordinari, l'òrgan ambiental procedeix, en data 9 de novembre de 2018, a determinar l'abast de l'estudi d'impacte ambiental.

Tramitació administrativa

En data 4 d'octubre de 2016, el Servei Territorial d'Obres Públiques de València consulta sobre la tramitació ambiental corresponent al Projecte de construcció de la duplicació de la calçada de l'autovia CV-35 entre els PK 36+800-52+000. Tram: Casinos-Losa del Obispo, alhora que en remet una còpia en format paper. Atés que aquesta documentació no tenia el grau de detall adequat per a realitzar un procediment ambiental, el Servei d'Avaluació d'Impacte Ambiental requereix, en data 20 d'octubre, a l'òrgan substantiu la informació necessària. El Servei Territorial d'Obres Públiques remet la documentació requerida en data 28 de març de 2017.

En data 26 d'abril de 2017, el Servei d'Avaluació d'Impacte Ambiental formula les consultes necessàries a les administracions públiques afectades i al públic interessat. Una vegada rebudes aquestes, l'òrgan ambiental determina i comunica l'abast de l'estudi d'impacte ambiental a l'òrgan substantiu en data 9 de novembre de 2018.

Informació pública i consulta a les administracions públiques afectades i a les persones interessades.

La Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori va sotmetre el Projecte de construcció i estudi d'impacte ambiental de les obres de duplicació de calçada de l'autovia CV-35 entre els PK 36+800 i 52+00, tram entre Casinos-Losa del Obispo, a informació pública, per mitjà d'un anuncie publicat en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* de data 9 de gener de 2019, per un termini de trenta dies hàbils.

Segons el certificat emès en data 15 de març de 2019, per l'inspector d'explotació de la CV-35, durant la fase d'informació al públic i consulta a les administracions públiques afectades s'han rebut els informes següents: Ajuntament de Casinos, Ajuntament de Losa del Obispo, Ajuntament de Lliria i Secció Forestal de la Direcció Territorial de València. Es dona trasllat dels informes i de la resposta que l'òrgan substantiu emet a aquests. Es remet projecte, datat el març de 2019, que segons el promotor incorpora les modificacions derivades dels informes rebuts.

Així mateix, amb posterioritat a la sol·licitud de la declaració d'impacte ambiental, es va rebre l'informe del Servei d'Ordenació del Territori, respecte del risc d'inundació.

Es transcriu a continuació el contingut principal dels informes rebuts.

Informe de l'Ajuntament de Casinos (realitzat el 15.02.2019)

«Estudi d'inundabilitat de la rambla d'Artaix i els seus afluents en el terme municipal de Casinos.

Després de la redacció de l'estudi d'inundabilitat de la rambla d'Artaix i els seus afluents en el terme municipal de Casinos, com a part del nou pla general estructural del municipi, i amb el coneixement adquirit de les condicions geomorfològiques de les conques, la seu resposta hidrològica, el règim hidràulic als llits i les afectacions a aquest provocades per les infraestructures que ocupen el terme municipal, el projecte esmentat inclou en els resultats i propostes qüestions que estan en contradicció amb les conclusions de l'estudi d'inundabilitat i que han de ser, almenys, contrastades per a evitar que les noves obres provoquen afectacions majors que les actuals.

Aquestes qüestions afecten dos àmbits:

– Estudi hidrològic i hidràulic de la conca principal de la rambla d'Artaix i afectacions per risc d'inundabilitat a l'entorn del pont de l'antiga CV-35 (actual CV-3505).

– Disseny del drenatge longitudinal i transversal de l'autovia entorn de la conca de la rambla del Roig, entre els PK 39 i 45 d'aquesta autovia.

de carretera realineado y/o ensanchado alcance o supere los 10 km en una longitud continua».

El procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria queda regulado en la sección primera, del capítulo II del título II de la LEA. De acuerdo con lo establecido en el artículo 33.2, con carácter previo al inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario, el órgano ambiental procede, en fecha 9 de noviembre de 2018, a determinar el alcance del estudio de impacto ambiental.

Tramitación administrativa

En fecha 4 de octubre de 2016, el Servicio Territorial de Obras Públicas de Valencia consulta sobre la tramitación ambiental correspondiente al «Proyecto de construcción de la duplicación de la calzada de la autovía CV-35 entre los PK 36+800-52+000. Tramo: Casinos-Losa de Obispo», a la vez que remite en formato papel una copia del mismo. Dado que dicha documentación carecía del grado de detalle adecuado para realizar un procedimiento ambiental, el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental requiere, en fecha 20 de octubre, al órgano sustitutivo la información necesaria. El Servicio Territorial de Obras Públicas remite la documentación requerida en fecha 28 de marzo de 2017.

En fecha 26 de abril de 2017, el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental formula las consultas necesarias a las administraciones públicas afectadas y al público interesado. Recibidas estas, el órgano ambiental determina y comunica el alcance del estudio de impacto ambiental al órgano sustitutivo en fecha 9 de noviembre de 2018.

Información pública y consulta a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.

La Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio sometió el «proyecto de construcción y estudio de impacto ambiental de las obras de duplicación de calzada de la autovía CV-35 entre los PK 36+800 y 52+00, tramo entre Casinos-Losa del Obispo» a información pública, mediante anuncio publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* de fecha 9 de enero de 2019, por un plazo de 30 días hábiles.

Según el certificado emitido en fecha 15 de marzo de 2019, por el inspector de explotación de la CV-35, durante la fase de información al público y consulta a las administraciones públicas afectadas se han recibido los siguientes informes: Ayuntamiento de Casinos, Ayuntamiento de Losa del Obispo, Ayuntamiento de Lliria y Sección Forestal de la Dirección Territorial de Valencia. Se da traslado de los informes y de la respuesta que el órgano sustitutivo emite a los mismos. Se remite proyecto, fechado en marzo de 2019, que según promotor incorpora las modificaciones derivadas de los informes recibidos.

Asimismo, con posterioridad a la solicitud de la declaración de impacto ambiental, se recibió el informe del Servicio de Ordenación del Territorio, respecto del riesgo de inundación.

Se transcribe a continuación el principal contenido de los informes recibidos.

Informe del Ayuntamiento de Casinos (realizado el 15.02.2019)

«Estudio de inundabilidad de la rambla de Artaj y sus afluentes en el término municipal de Casinos.

Tras la redacción del estudio de inundabilidad de la Rambla de Artaj y sus afluentes en el término municipal de Casinos como parte del nuevo plan general estructural del municipio, y con el conocimiento adquirido de las condiciones geomorfológicas de las cuencas, su respuesta hidrológica, el régimen hidráulico en los cauces y las afecciones al mismo provocadas por las infraestructuras que ocupan el término municipal, el proyecto citado incluye en sus resultados y propuestas cuestiones que están en contradicción con las conclusiones del Estudio de Inundabilidad y que deben ser, al menos, contrastadas para evitar que las nuevas obras provoquen afecciones mayores a las actuales.

Estas cuestiones afectan a dos ámbitos:

– Estudio hidrológico e hidráulico de la cuenca principal de la Rambla de Artaj y afecciones por riesgo de inundabilidad en el entorno del puente de la antigua CV-35 (actual CV-3505).

– Diseño del drenaje longitudinal y transversal de la autovía en el entorno de la cuenca de la Rambla del Roig, entre los PK 39 y el PK 45 de dicha autovía.

[...] Al nostre parer, tant aquesta com la resta de les obres de pas han d'incloure en el disseny dues mesures per a garantir-ne un bon funcionament i evitar danys molt greus als terrenys aigües avall:

– Disposar aletes obertes en l'extrem d'aigües avall amb solera de formigó o escollera presa amb formigó per a evitar el creixement de vegetació en l'entorn immediat de la boca d'eixida.

– Disposar elements de dissipació d'energia (com vasos d'escollera deprimits) aigües avall de l'eixida perquè la transmissió de flux es realitze suauament.

[...] És fonamental un bon manteniment del drenatge longitudinal, sobretot en zones de pendent elevat com és el cas, per tal d'evitar obstacles que alteren el flux supercrític (calats baixos) en què es basen els dissenys adoptats.

En el projecte es proposa com a mesura correctora, davant de l'increment de cabal que ha d'assumir la cuneta sud entre el PK 41+860 i el PK 41+380 (que es deu únicament als requeriments de càlcul de la nova instrucció 5.2-IC), augmentar la profunditat d'aquesta cuneta fins a 0,80 m; amb un pendent del 4,40 % la capacitat és suficient, però a costa de velocitats pròximes a 7 m/s, per la qual cosa és difícil que, en la configuració actual, l'arqueta d'entrada en el PK 41+380 siga capaç d'absorir aquest cabal si no s'amplia significativament la seua secció actual. Aquesta incidència suposa els riscos següents:

– Inmediatament aigües avall la secció de la cuneta és triangular, amb menor capacitat, la qual cosa pot provocar el desbordament de fluxos cap a la plataforma de la carretera i, finalment, a la bassa de regulació (supòsit previst en la simulació bidimensional de l'estudi d'inundabilitat) a causa de la falta de cuneta al costat nord de la plataforma actual.

– Els cabals que es deriven aigües avall per la cuneta, que poden ser importants, no podran ser desviats al nord per la següent obra de pas (ODT 2, un cañón d'1,20 m de diámetro amb una configuración d'entrada muy desfavorable) i continuaran per la vora sud de la plataforma fins a la zona del sifó del Canal Principal del Camp de Túria. En aquesta zona la cuneta desapareix en un tram d'almenys 100 m, la qual cosa pot provocar que aigües carregades de sòlids entren al sifó del Canal i, potencialment, l'obturen, fet que interrompria el subministrament d'aigua de reg a les zones regables de Casinos, Llíria i Bétera.

Les mesures correctores que cal dissenyar han de tindre com a objectiu la restitució de l'escorrentia interceptat per la carretera CV-35 al llit de la rambla del Roig, per tal d'evitar el risc que fluxos desbordats assoliquen la bassa de regulació o el mateix canal principal aigües amunt del sifó.

Aquestes mesures inclourien:

– Prolongar la cuneta longitudinal sud de l'autovia amb secció en calaix fins a donar-li continuïtat aigües avall del sifó, per tal d'evitar en cas d'obstrucció de l'arqueta en el PK 41+380 tant l'afecció a la bassa com al canal principal del Camp del Túria.

– Derivar eficacament els cabals generats en la meitat sud de la conca del Roig fins al llit principal de la rambla en un punt aigües avall de la bassa de regulació (i del pontó de l'antiga CV-35 sobre la rambla del Roig). Les mesures inclourien la modificació de l'arqueta existent en el PK 41+379 per a augmentar la seua capacitat real i la prolongació de la cuneta longitudinal nord (que després de la duplicació estaria situada en la mitjana de l'autovia) amb secció i capacitat suficients per a canalitzar els cabals interceptats fins al llit de la rambla del Roig aigües avall del pontó. La mesura inclouria transformar el tram nord de l'ODT 4 (sota la nova calçada i via de servei, amb vessament cap a la bassa) en un sobreixidor d'emergència, elevant el seu rasant inferior. Probablement seria necessària una obra de pas addicional entre l'ODT 4 i el sifó.

– Evitar que qualsevol flux que arriba a la boca nord de l'ODT 4 (futura; en el talveg cap a la bassa) assolisa tant la bassa com el llit canalitzat de la rambla del Roig de forma concentrada, ja que per a arribar al llit travessa un camí de servei transitat i podria arrosseggar vehicles. En cas necessari, es pot resoldre la connexió amb la rambla per mitjà d'una canalització sota el camí de servei».

Informe de l'Ajuntament de Losa del Obispo (realitzat el 19.02.2019).

«[...] Al·legacions

Primera. Es considera fonamental finalitzar correctament l'enllaç de l'autovia del Túria amb la carretera CV-35 a Losa del Obispo. [...].

[...] A nuestro entender tanto esta como el resto de las obras de paso deben incluir en su diseño dos medidas para garantizar su buen funcionamiento y evitar daños muy graves en los terrenos aguas abajo:

– Disponer aletas abiertas en el extremo de aguas abajo con solera de hormigón o escollera tomada con hormigón para evitar el crecimiento de vegetación en el entorno inmediato de la boca de salida.

– Disponer elementos de dissipación de energía (como cuencos de escollera deprimidos) aguas abajo de la salida para que la transmisión de flujo se realice de una forma suave.

[...] Es fundamental un buen mantenimiento del drenaje longitudinal, sobre todo en zonas de pendiente elevada como es el caso, evitando obstáculos que alteren el flujo supercrítico (calados bajos) en el que se basan los diseños adoptados.

En el proyecto se propone como medida correctora, ante el incremento de caudal que debe asumir la cuneta sur entre el PK 41+860 y el PK 41+380 (que se debe únicamente a los requerimientos de cálculo de la nueva Instrucción 5.2-IC), aumentar la profundidad de dicha cuneta hasta 0,80 m; con una pendiente del 4,40 % la capacidad es suficiente, pero a costa de velocidades cercanas a 7 m/s, por lo que es difícil que en la configuración actual la arqueta de entrada en el PK 41+380 sea capaz de absorber dicho caudal si no se amplía significativamente su sección actual. Esta incidencia supone los siguientes riesgos:

– Inmediatamente aguas abajo la sección de la cuneta es triangular, con menor capacidad, lo que puede provocar el desbordamiento de flujos hacia la plataforma de la carretera y, finalmente, a la balsa de regulación (supuesto previsto en la simulación bidimensional del Estudio de Inundabilidad) debido a la falta de cuneta en el lado norte de la plataforma actual.

– Los caudales que se deriven aguas abajo por la cuneta, que pueden ser importantes, no podrán ser desviados al norte por la siguiente obra de paso (ODT 2, un cañón de 1,20 m de diámetro con una configuración de entrada muy desfavorable) y continuarán por el borde sur de la plataforma hasta la zona del sifón del Canal Principal del Campo del Turia. En esta zona la cuneta desaparece en un tramo de al menos 100 m, lo que puede provocar que aguas cargadas de sólidos entren en el Sifón del Canal y, potencialmente, lo obturen, interrumpiendo el suministro de agua de riego a las zonas regables de Casinos, Lliria y Bétera.

Las medidas correctoras a diseñar deben tener como objetivo la restitución de la escorrentía interceptada por la carretera CV-35 al cauce de la rambla del Roig, evitando el riesgo de que flujos desbordados alcancen la balsa de regulación o el propio canal principal aguas arriba del Sifón.

Dichas medidas incluirían:

– Prolongar la cuneta longitudinal sur de la autovía con sección en cañón hasta darle continuidad aguas abajo del sifón, evitando en caso de obstrucción de la arqueta en el PK 41+380 tanto la afección a la Balsa como al canal principal del Campo del Turia.

– Derivar eficazmente los caudales generados en la mitad sur de la cuenca del Roig hasta el cauce principal de la rambla en un punto aguas abajo de la Balsa de Regulación (y del pontón de la antigua CV-35 sobre la Rambla del Roig). Las medidas incluirían la modificación de la arqueta existente en el PK 41+379 para aumentar su capacidad real y la prolongación de la cuneta longitudinal norte (que tras la duplicación estaria situada en la mediana de la autovía) con sección y capacidad suficientes para canalizar los caudales interceptados hasta el cauce de la rambla del Roig aguas abajo del pontón. La medida incluiría transformar el tramo norte de la ODT 4 (bajo la nueva calzada y vía de servicio, con vertido hacia la Balsa) en un aliviadero de emergencia, elevando su rasante inferior. Probablemente sería necesaria una obra de paso adicional entre la ODT 4 y el sifón.

– Evitar que cualquier flujo que alcance la boca norte de la ODT 4 (futura; en la vanguardia hacia la balsa) alcance tanto la balsa como el cauce canalizado de la rambla del Roig de forma concentrada, ya que para llegar al cauce cruza un camino de servicio transitado y podría arrastrar vehículos. En caso necesario resolver la conexión con la rambla mediante una canalización bajo el camino de servicio».

Informe del Ayuntamiento de Losa del Obispo (realizado el 19.02.2019).

«[...] Alegaciones

Primera. Se considera fundamental finalizar correctamente el enlace de la autovía del Túria con la carretera CV-35 en Losa del Obispo. [...].

Segona. És imprescindible per al correcte enllaç de l'autovia del Túria amb la carretera CV-35, l'execució simultània del projecte de construcció de les obres de duplicació de calçada de l'autovia CV-35 entre els PK 36+800 i 52+000 Casinos-Losa del Obispo, amb l'execució del Projecte de condicionament de la CV-35 entre el PK 52,200 i el PK 52,600. [...].

Tercera. En la finalització de l'autovia del Túria i l'enllaç amb la carretera CV-35, haurien de prolongar-se els dos carrils per sentit, fins a entroncar amb els accessos d'entrada i eixida est a Losa del Obispo, per a eixir directament des de l'autovia a Losa del Obispo, i per a incorporar-se directament des de Losa del Obispo a l'autovia. [...] Així, s'evitarien canvis de carril per a accedir a Losa del Obispo. [...] Amb aquesta solució, s'evita el col·locació de pivots i balises de senyalització i pintar la senyalització horitzontal que poden confondre els conductors i provocar accidents per escomeses [...].».

Informe de l'Ajuntament de Llíria

Dona trasllat de l'acta del ple de sessió extraordinària de l'Ajuntament, realitzat el 23 de juliol de 2015, en què sol·liciten el compliment del contracte concessionari de l'autovia CV-35 i CV-50.

Informe de la Secció Forestal (vies pecuàries) (realitzat l'11.03.2019).

«[...] En el tram objecte de les obres existeixen tres vies pecuàries afectades [...].

– PK: 43+400 Cordel del Villar del Arzobispo a Llíria [...] sense la delimitació preceptiva.

– PK: 46+900 Cañada Real de Aragón o Aragonesa [...] també sense delimitació, encara que el seu domini queda solapat amb l'hidràulic de la rambla de la Aceña.

– PK 51+550: Cordel de Segorbe o de los Clérigos [...] també sense delimitació, encara que el seu domini queda solapat amb l'hidràulic del barranc del Tarragon.

[...] Les vies pecuàries el domini de les quals coincideix també amb el domini públic hidràulic i no plantegen, a priori, necessitat de modificació per realització d'obres públiques, al qual al·ludeix [...] l'article 13 de la Llei 3/1995, de vies pecuàries, i de conformitat amb el que preceptua l'article 23.2 de la Llei 3/2014, de la Generalitat.

[...] la restitució del Cordel de Villar del Arzobispo a Líria en el terme municipal de Casinos per mitjà de la reposició lateral que garanteix la seua continuïtat, hauria de resoldre's definitivament per mitjà de la modificació de traçat que estableix l'article 22 de la norma autonòmica. De manera que, sense perdre la titularitat pública dels terrenys de la Generalitat, la via pecuària es restituïsca pel marge oposat de l'autovia respecte de la seua classificació i que s'instruïsca d'ofici el corresponent expedient per a la seua revisió i permuta demanial.»

Informe de la Direcció Territorial d'Educació, Investigació, Cultura i Esport (realitzat el 20.11.2018).

«Vist el procediment assenyalat, seguit en aquesta direcció territorial, d'acord amb el que s'estableix en la Llei 4/1998, d'11 de juny, del patrimoni cultural valencià, i en el Decret 107/2017, de 28 de juliol, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament de regulació de les actuacions arqueològiques a la Comunitat Valenciana, d'acord amb els següents:

Antecedents de fet

Primer. Sol·licitud. El present expedient s'inicia per mitjà de sol·licitud d'autorització per a intervenció arqueològica, presentada per David Espeja Alonso (Autovía del Turia, CGV, SA), amb data d'entrada 29 d'octubre de 2018, en relació amb el projecte de construcció de la duplicació de l'autovia CV35 en els termes municipals de Casinos i Losa del Obispo.

Segon. Informe tècnic. Amb data de 8 de novembre de 2018, la Unitat d'Inspecció del Patrimoni Cultural emet un informe favorable amb proposta d'autorització basant-se en el fet que l'actuació sol·licitada és adequada a les exigències de la Llei 4/1998, del patrimoni cultural valencià, i al Decret 107/2017, de 28 de juliol, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament de regulació de les actuacions arqueològiques a la Comunitat Valenciana.

Fonaments de dret

Primer. Aquesta direcció territorial és competent per a resoldre el present expedient en virtut del que disposa la Llei 4/1998, d'11 de juny,

Segunda. Es imprescindible para el correcto enlace de la autovía del Turia con la carretera CV-35, la ejecución simultánea del proyecto de construcción de las obras de duplicación de calzada de la autovía CV-35 entre los PK 36+800 y 52+000 Casinos-Losa del Obispo, con la ejecución del Proyecto de Acondicionamiento de la CV-35 entre el PK 52,200 y el PK 52,600. [...].

Tercera. En la finalización de la autovía del Turia y su enlace con la carretera CV-35, deberían prolongarse los dos carriles por sentido, hasta entroncar con los accesos de entrada y salida Este a Losa del Obispo, para salir directamente desde la autovía a Losa del Obispo, y para incorporarse directamente desde Losa del Obispo a la autovía. [...] Así, se evitarían cambios de carril para acceder a Losa del Obispo. [...] Con esta solución, se evita la colocación de pivotes y balizas de señalización y pintar la señalización horizontal que pueden confundir a los conductores y provocar accidentes por alcances [...].».

Informe del Ayuntamiento de Llíria.

Da traslado del acta del pleno de sesión extraordinaria del ayuntamiento, realizado el 23 de julio de 2015, en el que solicitan el cumplimiento del contrato concesional de la autovía CV-35 y CV-50.

Informe de la Sección Forestal (vías pecuarias) (realizado el 11.03.2019).

«[...] En el tramo objeto de las obras existen tres vías pecuarias afectadas [...].

– PK: 43+400 «Cordel del Villar del Arzobispo a Llíria» [...] carente del preceptivo deslinde.

– PK: 46+900 «Cañada Real de Aragón o Aragonesa» [...] carente también de deslinde, aunque su dominio queda solapado con el hidráulico de la rambla de la Aceña.

– PK 51+550: «Cordel de Segorbe o de los Clérigos» [...] carente también de deslinde, aunque su dominio queda solapado con el hidráulico del barranco del Tarragon.

[...] Las vías pecuarias cuyo demanio coincide también con el dominio público hidráulico y no plantean, a priori, necesidad de modificación por realización de obras públicas, a que alude el [...] artículo 13 de la Ley 3/1995 de vías pecuarias, y de conformidad con lo preceptuado por el artículo 23.2 de la Ley 3/2014 de la Generalitat.

[...] la restitución del «Cordel de Villar del Arzobispo a Líria» en el término municipal de Casinos mediante la reposición lateral que garantiza su continuidad, debería resolverse definitivamente mediante la modificación de trazado que establece el artículo 22 de la norma autonómica. De forma que, sin perder la titularidad pública de los terrenos de la Generalitat, la vía pecuaria se restituya por la margen opuesta de la autovía respecto de su clasificación e instruyéndose de oficio el correspondiente expediente para su revisión y permuta demanial.»

Informe de la Dirección Territorial de Educación, Investigación, Cultura y Deporte (realizado el 20.11.2018).

«Visto el procedimiento señalado, seguido en esta Dirección Territorial, de acuerdo con lo establecido en la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, y en el Decreto 107/2017, de 28 de julio, del Consell, por lo que se aprueba el Reglamento de regulación de las actuaciones arqueológicas en la Comunitat Valenciana, de acuerdo con los siguientes:

Antecedentes de hecho

Primer. Solicitud. El presente expediente se inicia mediante solicitud de autorización para intervención arqueológica, presentada por David Espeja Alonso (Autovía del Turia, CGV, SA), con fecha de entrada en 29 de octubre de 2018, en relación con el proyecto de construcción de la duplicación de la autovía CV35 en los términos municipales de Casinos y Losa del Obispo.

Segundo. Informe técnico. Con fecha de 8 de noviembre de 2018, la Unidad de Inspección del Patrimonio Cultural informa favorablemente con propuesta de autorización basándose en que la actuación solicitada es adecuada a las exigencias de la Ley 4/1998 del Patrimonio Cultural Valenciano y al Decreto 107/2017, de 28 de julio, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de regulación de las actuaciones arqueológicas en la Comunitat Valenciana.

Fundamentos de derecho

Primer. Esta dirección territorial es competente para resolver el presente expediente en virtud de lo dispuesto en la Ley 4/1998, de 11 de

del patrimoni cultural valencià, i el Decret 107/2017, de 28 de juliol, del Consell, pel qual aprova el Reglament de regulació de les actuacions arqueològiques a la Comunitat Valenciana, d'acord amb el Reglament orgànic i funcional de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport, aprovat per Decret 186/2017, de 24 de novembre, del Consell, i altres disposicions d'aplicació general.

Segon. D'acord amb el que preveu l'article 60 de la Llei 4/1998, d'11 de juny, de patrimoni cultural valencià, «tota actuació arqueològica o paleontològica haurà de ser autoritzada expressament». L'actuació proposada en el projecte sotmés a autorització implica una intervenció amb finalitats arqueològiques, per la qual cosa es tracta d'una de les accions previstes en l'article 2 del Decret 107 / 2017, de 28 de juliol, per a les quals es requereix autorització administrativa expressa.

Tercer. El projecte i la sol·licitud presentats estan motivats per la necessitat de complir amb el que preceptua l'article 62 de la Llei de patrimoni cultural valencià, perquè les obres afecten un àmbit de protecció arqueològica. Del projecte i sol·licitud presentats es desprèn que el cost de la intervenció arqueològica serà a càrrec del promotor de les obres.

S'estima que la intervenció contribueix a l'estudi i coneixement del patrimoni arqueològic valencià i reuneix les condicions tècniques adequades.

Quart. En virtut del que estableix l'article 64.2 de la Llei 4/1998, els materials obtinguts amb motiu d'actuacions arqueològiques es depositaran en el museu o institució que determine l'Administració, tenint en compte les condicions per a la seua millor conservació, així com la proximitat al lloc de la troballa.

En conseqüència, en el present supòsit, en el cas que es produïsca l'aparició de materials, es considera convenient que es depositen en el Museu Arqueològic de Llíria, tal com es disposa en el títol II del Decret 107/2017, de 28 de juliol, del Consell.

Cinqué. D'acord amb l'informe de la Unitat d'Inspecció del Patrimoni, el projecte de seguiment arqueològic presentat compleix amb la normativa de la Llei 4/1998, d'11 de juny, i el Decret 107/2017, de 28 de juliol, esmentat.

D'acord amb el que s'ha exposat, de conformitat amb l'informe tècnic evacuat i en exercici de les competències que té atribuïdes aquesta direcció territorial, resolc:

Autoritzar el projecte d'intervenció arqueològica, en relació amb el projecte de construcció de duplicació de la calçada de l'autovia CV35 en els termes municipals de Casinos i Losa del Obispo, a nom de la tècnica arqueòloga Agustina Herreros Hernández, per un període de dihuit mesos i amb els següents:

Condicionants

La present resolució d'autorització haurà d'estar en possessió de la persona que dirigeix la intervenció durant el termini en què aquesta s'executa.

Els informes i memòries es presentaran davant de l'òrgan competent que va autoritzar l'actuació de la intervenció i s'adecuaran als requisits mínims establerts en la pàgina web de la Direcció General de Cultura i Patrimoni. Es presentaran un exemplar en paper i dos en suport informàtic. La totalitat dels informes i memòries hauran de presentar-se en format PDF publicable, incloent-hi la part gràfica significativa, a més dels formats considerats per la direcció tècnica. Els informes i memòries presentats podran ser publicats per la conselleria competent en matèria de cultura.

La publicació total o parcial dels informes o memòries, en el cas d'actuacions arqueològiques no finançades per la Generalitat, haurà de ser comunicada a l'òrgan competent en matèria de patrimoni cultural i remetre'n dos exemplars a la Direcció General.

Els materials obtinguts com a conseqüència de l'actuació autoritzada hauran de depositar-se en el Museu Arqueològic de Llíria.

D'acord amb la Llei del patrimoni cultural valencià i el Decret 107/2017, de 28 de juliol, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament de regulació de les actuacions arqueològiques a la Comunitat Valenciana, la present autorització determina les següents obligacions per a:

- La direcció tècnica de l'actuació arqueològica

1. Comunicar a aquesta direcció territorial la data d'inici i de final dels treballs. No es podrà executar l'activitat abans d'haver efectuat aquesta comunicació d'inici.

junio, del patrimonio cultural valenciano y el Decreto 107/2017, de 28 de julio, del Consejo, del Consejo, por el que aprueba el Reglamento de regulación de las actuaciones arqueológicas en la Comunitat Valenciana, de acuerdo con el Reglamento orgánico y funcional de la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte, aprobado por Decreto 186/2017, de 24 de noviembre, del Consell y demás disposiciones de aplicación general.

Segundo. De acuerdo con lo previsto en el art. 60 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de patrimonio cultural valenciano «toda actuación arqueológica o paleontológica deberá ser autorizada expresamente». La actuación propuesta en el proyecto sometido a autorización implica una intervención con fines arqueológicos, por lo que se trata de una de las acciones previstas en el art. 2 del Decreto 107 / 2017, de 28 de julio, para las que se requiere autorización administrativa expresa.

Tercero. El proyecto y solicitud presentados vienen motivados por la necesidad de cumplir con lo preceptuado en el art. 62 de la Ley de patrimonio cultural valenciano, al afectar las obras a un ámbito de protección arqueológica. Del proyecto y solicitud presentados se desprende de que el coste de la intervención arqueológica correrá por cuenta del promotor de las obras.

Se estima que la intervención contribuye al estudio y conocimiento del patrimonio arqueológico valenciano y reúne las condiciones técnicas adecuadas.

Cuarto. En virtud de lo que establece el artículo 64.2 de la Ley 4/1998, los materiales obtenidos con motivo de actuaciones arqueológicas se depositarán en el museo o institución que se determine por la administración, teniendo en cuenta las condiciones para su mejor conservación, así como la proximidad al lugar del hallazgo.

En consecuencia, en el presente supuesto, en el caso en que se produjera la aparición de materiales, se considera conveniente que se depositen en el Museu Arqueològic de Llíria tal como se dispone en el título II del Decreto 107/2017, de 28 de julio, del Consell.

Quinto. De acuerdo con el informe de la Unidad de Inspección del Patrimonio el proyecto de seguimiento arqueológico presentado, cumple con la normativa de la Ley 4/1998, de 11 de junio, y el citado Decreto 107/2017, de 28 de julio.

En virtud de lo expuesto, de conformidad con el informe técnico evacuado y en ejercicio de las competencias que tiene atribuidas esta Dirección Territorial, resuelvo:

Autorizar el proyecto de intervención arqueológica, en relación con el proyecto de construcción de duplicación de la calzada de la autovía CV35 en los términos municipales de Casinos y Losa del Obispo, a nombre de la técnica arqueóloga Agustina Herreros Hernández, por un período de 18 meses y con los siguientes:

Condicionantes.

La presente resolución de autorización deberá estar en posesión de la persona que dirige la intervención durante el plazo en que esta se ejecute.

Los informes y memorias se presentarán ante el órgano competente que autorizó la actuación de la intervención y se adecuarán a los requisitos mínimos establecidos en la página web de la Dirección General de Cultura y Patrimonio. Se presentarán un ejemplar en papel y dos en soporte informático. La totalidad de los informes y memorias deberán presentarse en formato pdf publicable, incluyendo la parte gráfica significativa, además de los formatos considerados por la dirección técnica. Los Informes y Memorias presentadas podrán ser publicados por la conselleria competente en materia de Cultura.

La publicación total o parcial de los informes o memorias, en el caso de actuaciones arqueológicas no financiadas por la Generalitat, deberá ser comunicada al órgano competente en materia de patrimonio cultural y remitir dos ejemplares a la Dirección General.

Los materiales obtenidos como consecuencia de la actuación autorizada deberán depositarse en el Museu Arqueològic de Llíria.

De acuerdo con la Ley del patrimonio cultural valenciano y el Decreto 107/2017, de 28 de julio, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de regulación de las actuaciones arqueológicas en la Comunitat Valenciana, la presente autorización determina las siguientes obligaciones para:

- La Dirección técnica de la actuación arqueológica.

1. Comunicar a esta dirección territorial la fecha de inicio y de final de los trabajos. No se podrá ejecutar la actividad antes de haber efectuado esta comunicación de inicio.

2. L'aparició de qualsevol troballa singular o que, a criteri del/la tècnic/a arqueòleg/a, haja de ser investigada amb metodologia arqueològica, comportarà la suspensió del moviment de terres en una zona acotada. Es documentaran les restes arqueològiques aparegudes, tant en els talls com en les cotes baixes i, si és necessari, s'ampliarà l'àrea d'intervenció o s'aprofundirà en aquesta, per a poder exhumar i documentar degudament les troballes. Aquestes circumstàncies hauran de ser comunicades de forma immediata a la Unitat d'Inspecció del Patrimoni perquè determine quines actuacions es faran. En aquesta zona no es podrà dur a terme cap treball que afecte el subsòl sense la presència de l'arqueòleg/a autoritzat/a per a efectuar la intervenció.

3. Elaborar i subscriure l'informe preliminar dels resultats obtinguts, que anirà acompanyat de la documentació gràfica necessària per a poder avaluar l'afecció sobre les restes de naturalesa arqueològica, del llibre de gestió d'actuacions arqueològiques i de la fitxa d'actualització de la Carta Arqueològica de la Comunitat Valenciana. La referència a la ubicació d'un jaciment arqueològic haurà de fer-se en coordenades UTM (Dàtum ETRS89 i Zona 30) i haurà de generar-se un polígon que delimiti l'extensió del jaciment. En aquells municipis que compten amb un servei municipal d'arqueologia reconegut, s'haurà de presentar una còpia de l'informe preliminar.

4. Elaborar i presentar la memòria interpretativa en el termini de 8 mesos des del final de l'actuació arqueològica, document que haurà d'anar acompanyat, si escau, de la corresponent acta de depòsit dels materials obtinguts. Es farà lliurament al museu depositari d'una còpia de la memòria interpretativa de l'actuació arqueològica.

5. Elaborar la corresponent memòria científica, en el termini màxim de dos anys des de la conclusió de l'actuació arqueològica.

– Els promotores i sol·licitants de l'actuació arqueològica

1. Presentar davant de l'òrgan competent en matèria de patrimoni cultural aquells informes i memòries que determina el Reglament de regulació de les actuacions arqueològiques a la Comunitat Valenciana, suscrits per la direcció tècnica.

2. Comunicar a l'òrgan competent en matèria de patrimoni cultural qualsevol descobriment i incidència que es produísca com a conseqüència de la realització de l'actuació arqueològica i que no estiguera recollida en el projecte autoritzat o n'impedisca el correcte desenvolupament.

Aquesta resolució no posa fi a la via administrativa, per la qual cosa contra aquesta es pot interposar un recurs d'alçada davant del secretari autonòmic de Cultura i Esport, dins del termini d'un mes comptat a partir de l'endemà de la notificació, segons el que disposen els articles 121 i 122 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.»

Informe del Servei d'Ordenació del Territori (rebut el 04.07.2019).

«[...] Vist que s'aporta un estudi d'inundabilitat al qual s'ha donat tràmit segons el que determina l'article 13 de la normativa del PATRICOVA, i la Confederació Hidrogràfica del Xúquer ha emés un informe de 28 de març de 2019 sobre les afeccions d'inundabilitat de l'àmbit de la futura autovia (una vegada efectuada la duplicació de la calçada) en relació amb els barrancs i les rambles que la travessen i pel que fa als drenatges longitudinals, en què indica que:

– L'objecte de l'estudi és identificar i avaluar els paràmetres de la hidrologia de la zona que afectarà la construcció per a situar i dissenyar les obres de drenatge transversal i longitudinal, de manera que s'assegure la no afecció de fluxos i el correcte drenatge de la plataforma.

– Es descriuen les rambles i barrancs que travessen la carretera i es descriuen les obres de pas existents i les previstes.

– Es calculen els cabals d'avinguda per als diferents períodes de retorn de les rambles i barrancs que travessen la carretera corresponents a 24 obres de drenatge transversal i es presenten 18 croquis del funcionament del drenatge de la mateixa via.

– Els càlculs s'han fet seguint la norma 5.2-IC de la instrucció de carreteres, aspecte que es considera que no està ben aplicat, ja que s'ha emprat la taula 2.6 referida a conques menudes (àrees menors de 5 km²).

– Els cabals calculats en l'estudi hidrològic no s'empren per als càlculs hidràulics, llevat del corresponent al «barranc de Las Agrigüelas», amb els quals es calculen l'obra de drenatge ODT 14 per a la qual

2. La aparición de cualquier hallazgo singular o que, a criterio del/la técnico arqueólogo/a, deba ser investigado con metodología arqueológica, conllevará la suspensión del movimiento de tierras en una zona acotada, documentándose los restos arqueológicos aparecidos, tanto en los cortes como en las cotas bajas y, si es necesario, se ampliará el área de intervención o se profundizará en la misma, para poder exhumar y documentar debidamente los hallazgos. Estas circunstancias deberán ser comunicadas de forma inmediata a la Unidad de Inspección del Patrimonio para que determine qué actuaciones se harán. En esa zona no se podrá llevar a cabo ningún trabajo que afecte al subsuelo sin la presencia del arqueólogo/a autorizado/a para llevar a cabo la intervención.

3. Elaborar y suscribir el informe preliminar de los resultados obtenidos que irá acompañado de la documentación gráfica necesaria para poder evaluar la afección sobre los restos de naturaleza arqueológica, del Libro de Gestión de actuaciones arqueológicas y de la ficha de actualización de la Carta Arqueológica de la Comunidad Valenciana. La referencia a la ubicación de un yacimiento arqueológico deberá hacerse en coordenadas UTM (Datum ETRS89 y Zona 30) y deberá generarse un polígono que delimita la extensión del yacimiento. En aquellos municipios que cuentan con un servicio municipal de arqueología reconocido, presentar copia del informe preliminar.

4. Elaborar y presentar la memoria interpretativa en el plazo de 8 meses desde el final de la actuación arqueológica, documento que deberá ir acompañado, cuando proceda, de la correspondiente acta de depósito de los materiales obtenidos. Se hará entrega al Museo depositario de una copia de la memoria interpretativa de la actuación arqueológica.

5. Elaborar la correspondiente memoria científica, en el plazo máximo de dos años desde la conclusión de la actuación arqueológica.

– Los promotores y solicitantes de la actuación arqueológica.

1. Presentar ante el órgano competente en materia de patrimonio cultural aquellos informes y memorias que determina el Reglamento de regulación de las actuaciones arqueológicas en la Comunitat Valenciana, suscritos por la dirección técnica.

2. Comunicar al órgano competente en materia de patrimonio cultural cualquier descubrimiento e incidencia que se produzca como consecuencia de la realización de la actuación arqueológica y que no estuviera contemplado en el proyecto autorizado o impida su correcto desarrollo.

La presente resolución no pone fin a la vía administrativa, por lo que contra esta se puede interponer recurso de alzada ante el Secretario Autonómico de Cultura y Deporte, dentro del plazo de un mes contado a partir del día siguiente de la notificación, según lo dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.»

Informe del Servicio de Ordenación del Territorio (recibido el 04.07.2019).

«[...] Visto que se aporta un estudio de inundabilidad al cual se le ha dado trámite según lo que determina el artículo 13 de la normativa del PATRICOVA y la Confederación Hidrográfica del Júcar ha emitido un informe de 28 de marzo de 2019 sobre las afecciones de inundabilidad del ámbito de la futura autovía (efectuada la duplicación de la calzada) en relación con los barrancos y las ramblas que la atraviesan y en lo que respecta a los drenajes longitudinales, en el que indica que:

– El objeto del estudio es identificar y evaluar los parámetros de la hidrología de la zona que afectará a la construcción para ubicar y diseñar las obras de drenaje transversal y longitudinal de forma que se asegure la no afección de fluxos y el correcto drenaje de la plataforma.

– Se describen las ramblas y barrancos que atraviesan la carretera y se describen las obras de paso existentes y las previstas.

– Se calculan los caudales de avenida para los diferentes períodos de retorno de las ramblas y barrancos que atraviesan la carretera correspondientes a 24 obras de drenaje transversal y se presentan 18 croquis del funcionamiento del drenaje de la misma vía.

– Los cálculos se han hecho siguiendo la norma 5.2-IC de la instrucción de carreteras, aspecto que se considera no está bien aplicado, ya que se ha empleado la tabla 2.6 referida a cuencas pequeñas (áreas menores de 5 km²).

– Los caudales calculados en el estudio hidrológico no se emplean para los cálculos hidráulicos, a excepción del correspondiente al barranco de las Agrigüelas, con los que se calcula la obra de drenaje ODT 14

s'obté una velocitat de pas superior a la considerada com a acceptable en la instrucció referida.

– Per la resta d'obres longitudinals i transversals s'empren els cabals obtinguts en els diferents períodes de retorn.

– No se simula el comportament hidràulic dels principals caixers travessats per la carretera del projecte, encara que en la documentació que es va rebre en l'organisme de conca per a l'autorització de les obres es va elaborar un model hidràulic bidimensional (amb Infoworks RS) per a la rambla d'Artaix i un model unidimensional (amb Hec-Ras) per a la rambla de Tarragón.

– No s'aporta la cartografia de perillositat resultant de l'estudi realitzat, i apareixen velocitats, en les ODT 14 i ODT 06.01, superiors a les indicades en la norma 5.2-IC.

– Vist que en l'estudi d'inundabilitat presentat cal considerar les qüestions següents:

- En els punts de drenatge longitudinal es troben justificades les dades i les condicions per a evacuar els cabals trasbalsats sense apreciar-se afectacions sobre el viari existent i el previst ampliar:

Els punts situats als PK 41+860, 43+741 i 43+970 (fluxos de la marge dreta de la rambleta del Roig) presenten una dificultat especial pels encreuaments dels drenatges sota els viaris i les canals longitudinals entre els carrils principals i els de servei, en el quals caldrà tindre una cura especial en el disseny i construcció.

– En els punts del drenatge transversal dels barrancs i les rambles més significatius que es recullen en l'estudi i l'informe de l'organisme de conca, cal significar el canvi d'ampliació i millora que es preveu al barranc de San Vicente:

La pèrdua del caixer definit en el tram situat immediatament al N de la CV-35, la complexitat geomorfològica amb diverses zones deprimides que actuen com a canals de drenatge en les avingudes del barranc i la insuficiència del pas existent actualment per als cabals obliga a una solució com la proposada en l'apartat 6 «Anàlisis pormenoritzat de les zones afectades per inundabilitat. 6.6. Barranc de San Vicente». Solució que és imprescindible atesa la situació de l'enllaç viari existent i l'ocupació industrial veïna a aquest.

– La discrepància substancial dels cabals en la rambla d'Artaix no ha significat l'oposició de l'organisme de conca al manteniment de l'obra de pas en la situació existent en l'actualitat [...].

– Vist que la documentació de l'estudi d'inundabilitat aporta un «Apèndix 2: Estudi hidràulic d'avingudes. Rambla d'Artaix i rambla de Tarragón» que segons diu la Confederació Hidrogràfica del Xúquer es va tindre en compte en el procés de la sol·licitud dels permisos per a les obres i dels quals no es contradueixen les dades aportades.

– Vist que, segons la documentació presentada i tramitada com a estudi d'inundabilitat, es compliria la normativa del PATRICOVA, tal com s'arreplega en el capítol dedicat a l'adequació de les infraestructures en zones inundables.

– Vist que, en la documentació inicial, s'aportaven les dades de la intensitat mitjana diària del trànsit, en què s'indica que és superior a 2.000 vehicles/dia, per la qual cosa s'han de cumplir les determinacions de l'article 21.3.a de la normativa del PATRICOVA. En aplicació d'aquest precepte, els drenatges de la carretera estan dimensionats per al període de retorn de 500 anys i la plataforma de la infraestructura no queda exposada a les afectacions d'inundabilitat corresponents al susdit període.

– Vist que de la documentació tramitada es dedueix que no hi ha canvis substancials en la cartografia d'inundabilitat per la qual cosa es considera de no aplicació l'article 13.1 de la normativa esmentada.

Consideracions finals

– Atesa la complexitat de l'obra prevista en diversos punts on existeixen passos per als fluxos longitudinals i transversals i pel fet de tractar-se d'una infraestructura sotmesa a una gestió concessionarial, es considera imprescindible que el departament de l'administració competent i responsable del projecte d'execució, haurà de vigilar l'execució i demanar informe, si escau, al Servei d'Ordenació del Territori perquè comprove i avaluï les condicions fixades en aquest informe. Així mateix, haurà de comprovar el correcte dimensionat i execució de les dites infraestructures de drenatge per a no afectar tercers aliens a l'àmbit de l'actuació, sense perjudici de les autoritzacions pertinents que s'hauran d'obtindre de l'organisme de conca.

para la cual se obtiene una velocidad de paso superior a la considerada como aceptable en la instrucción referida.

– Para el resto de obras longitudinales y transversales se emplean los caudales obtenidos en los diferentes períodos de retorno.

– No se simula el comportamiento hidráulico de los principales cajeros atravesados por la carretera del proyecto, aunque en la documentación que se recibió en el organismo de cuenca para la autorización de las obras se elaboró un modelo hidráulico bidimensional (con Infoworks RS) para la rambla de Artaix y un modelo unidimensional (con Hec-Ras) para la rambla de Tarragón.

– No se aporta la cartografía de peligrosidad resultante del estudio realizado y aparecen velocidades, en las ODT 14 y ODT 06.01 superiores a las indicadas en la norma 5.2-IC.

– Visto que en el estudio de inundabilidad presentado hay que considerar las siguientes cuestiones:

- En los puntos de drenaje longitudinal se encuentran justificados los datos y las condiciones para evacuar los caudales transvasados sin apreciarse afecciones sobre el viario existente y el que está previsto ampliar:

Los puntos situados en los PK 41+860, 43+741 y 43+970 (fluxos de la margen derecha de la Rambleta del Roig) presentan una dificultad especial por los cruzamientos de los drenajes bajo los viarios y los canales longitudinales entre los carriles principales y los de servicio, en los que habrá que tener un cuidado especial en el diseño y construcción.

– En los puntos del drenaje transversal de los barrancos y las rambles más significativos que se recogen en el estudio y el informe del organismo de cuenca, hay que significar el cambio de ampliación y mejora que se prevé en el barranco de San Vicente:

La pérdida del cajero definido en el tramo situado inmediatamente al N de la CV-35, la complejidad geomorfológica con varias zonas deprimidas que actúan como canales de drenaje en las avenidas del barranco y la insuficiencia del paso existente actualmente para los caudales obliga a una solución como la propuesta en el apartado 6, Análisis pormenorizado de las zonas afectadas por inundabilidad. 6.6. Barranco de San Vicente. Solución que es imprescindible dada la situación del enlace viario existente y la ocupación industrial vecina al mismo.

– La discrepancia sustancial de los caudales en la rambla de Artaix no ha significado la oposición del organismo de cuenca al mantenimiento de la obra de paso en la situación existente en la actualidad [...].

– Visto que la documentación del estudio de inundabilidad aporta un Apéndice 2: Estudio hidráulico de avenidas. Rambla de Artaix y rambla de Tarragón que según dice la Confederación Hidrográfica del Júcar se tuvo en cuenta en el proceso de la solicitud de los permisos para las obras y de los cuales no se contradicen los datos aportados.

– Visto que, según la documentación presentada y tramitada como estudio de inundabilidad, se cumpliría la normativa del PATRICOVA tal como se recoge en el capítulo dedicado a la adecuación de las infraestructuras en zonas inundables.

– Visto que en la documentación inicial se aportaban los datos de la intensidad media diaria del tráfico donde se indica que es superior a 2.000 vehículos/día, por lo cual se tienen que cumplir las determinaciones del artículo 21.3.a de la normativa del PATRICOVA. En aplicación de este precepto, los drenajes de la carretera están dimensionados para el periodo de retorno de 500 años y la plataforma de la infraestructura no queda expuesta a las afecciones de inundabilidad correspondientes al susodicho periodo.

– Visto que de la documentación tramitada se deduce que no hay cambios sustanciales en la cartografía de inundabilidad por lo que se considera de no aplicación el artículo 13.1 de la normativa mencionada.

Consideraciones finales

– Dada la complejidad de la obra prevista en varios puntos donde existen pasos para los fluxos longitudinales y transversales y al tratarse de una infraestructura sometida a una gestión concessionarial se considera imprescindible que el departamento de la administración competente y responsable del proyecto de ejecución deberá vigilar la ejecución y recabar informe, si procede, al Servicio de Ordenación del Territorio para que compruebe y evalúe las condiciones fijadas en este informe. Así mismo, tendrá que comprobar el correcto dimensionado y ejecución de las mencionadas infraestructuras de drenaje para no afectar a terceros ajenos al ámbito de la actuación, sin perjuicio de las autorizaciones pertinentes que se tendrán que obtener del organismo de cuenca.

Conclusió

Per tot el que s'ha exposat, s'informa de forma favorable l'estudi d'inundabilitat del projecte de duplicació de calçada de l'autovia CV-35 entre Casinos i Losa del Obispo», segons les determinacions normatives del Pla d'accio territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del risc d'inundació a la Comunitat Valenciana.»

Consideracions ambientals

Aquesta declaració d'impacte ambiental es formula respecte de l'última documentació tècnica aportada per l'òrgan substantiu de data 5 d'abril de 2019.

Les obres a projectar corresponents a aquest projecte tenen l'inici en el PK 36+800 i la fi en el PK 52+000, de la CV-25, que afecten els termes municipals de Casinos, Villar del Arzobispo i Losa del Obispo. Les principals actuacions previstes són les següents:

– Duplicació de la calçada, pel costat nord de l'actual carretera CV-35, utilitzant el vial actual com a calçada sentit València de la futura autovia.

– La plataforma actual es va executar en fase 1 en previsió de la duplicació d'aquesta: té una amplària total de 10,5 m, configurada amb dos carrils de 3,5 m i vorals simètrics d'1,75 m. Es preveu per a aquesta plataforma l'esborrament de les marques viàries actuals i el repintat d'aquestes amb secció d'autovia: dos carrils de 3,5 m, voral exterior de 2,5 m i voral interior d'1 m.

– Adequació de les alineacions en planta i alçat dels ramals d'accés a la nova calçada de la CV-35, intentant complir amb la norma de traçat vigent.

– Adequació dels carrils de canvi de velocitat de la futura calçada sentit València a la velocitat del tronc. En particular, es proluga el carril de desacceleració de l'enllaç Casinos Est, i els dos carrils de canvi de velocitat de l'enllaç amb la carretera CV-395.

– Reposició del traçat de l'antiga CV-35 com a camí de servei.

– Construcció del pont sobre la rambla d'Artaix i d'una obra de pas sobre la rambla de Tarragó.

– Prolongació dels passos inferiors i obres de drenatge transversal existents, com a conseqüència de la construcció de la nova calçada d'autovia.

– Execució de dues noves obres de drenatge transversal (ODT 06.01 i ODT 11.04), que travessent tant la plataforma i el camí de servei nous com la plataforma i el camí de servei existents, en compliment de la normativa del PATRICOVA.

– Reposició de carril bici en aquells trams on es veja afectat per les obres.

– Reposició dels serveis afectats.

Per a l'esplanada se'n va adoptar una tipus E3 i per al ferm es va proposar la secció 032, d'acord amb la Norma 6.1-IC, seccions de ferm (Ordre FOM/3460/2003).

Es projecta un pont a base de bigues prefabricades tipus artesa, de tres obertures sobre la rambla d'Artaix, PK 1+700. Sobre la base de la geometria imposta per a la plataforma projectada per a l'ampliació de l'autovia, s'observa la necessitat d'incrementar la longitud de determinats marcs existents i obres de drenatge. En concret, són els passos inferiors corresponents a l'enllaç de Pedralba (PK 2+254) i Cerveret (PK 2+812).

La rambla Castellarda, PK 10+000, se salva amb 4 marcs de 5 x 5 m.

D'altra banda, sobre la rambla del Tarragó es preveu la construcció d'un nou marc de dimensions interiors 10x8.1 m², i lloses superior i inferior de 70 cm.

Addicionalment, es projecta l'ampliació de l'ODT-14 per mitjà de bigues prefabricades en T invertida recolzades sobre sabates. Es projecten per a l'enllaç de Casinos Est tres murs de formigó armat, dos en sentit Ademuz, carril d'acceleració i desacceleració respectivament, i un per al carril de desacceleració sentit València.

El projecte que s'estudia té les següents afectacions sobre les vies pecuàries:

1. Travessa el Cordel del Villar del Arzobispo a Lliria i el vial de servei de l'autovia discorre més de 500 metres sobre els terrenys de la via pecuària.

2. Travessa la Cañada Real de Aragón o Aragonesa en la zona de la rambla de la Seña.

Conclusión

Por todo lo expuesto, se informa de forma favorable el estudio de inundabilidad del proyecto de duplicación de calzada de la autovía CV-35 entre Casinos y Losa del Obispo, según las determinaciones normativas del Plan de acción territorial de carácter sectorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana.»

Consideraciones ambientales

Esta declaración de impacto ambiental se formula respecto de la última documentación técnica aportada por el órgano sustitutivo de fecha 5 de abril de 2019.

Las obras a proyectar correspondientes a este proyecto tienen su inicio en el PK 36+800 y su fin en el PK 52+000, de la CV-25, afectando a los términos municipales de Casinos, Villar del Arzobispo y Losa del Obispo. Las actuaciones principales previstas son:

– Duplicación de la calzada, por el lado norte de la actual carretera CV-35, utilizando el vial actual como calzada sentido Valencia de la futura autovía.

– La plataforma actual se ejecutó en fase 1 en previsión de la duplicación de la misma: tiene una anchura total de 10.5 m, configurada con dos carriles de 3.5 m y arcenes simétricos de 1.75 m. Se prevé para esta plataforma el borrado de las marcas viales actuales, y repintado de las mismas con sección de autovía: dos carriles de 3.5 m, arcén exterior de 2.5 m y arcén interior de 1 m.

– Adecuación de las alineaciones en planta y alzado de los ramales de acceso a la nueva calzada de la CV-35, intentando cumplir con la norma de trazado vigente.

– Adecuación de los carriles de cambio de velocidad de la futura calzada sentido Valencia a la velocidad del tronco. En particular, se prolonga el carril de deceleración del enlace Casinos Este, y los dos carriles de cambio de velocidad del enlace con la carretera CV-395.

– Reposición del trazado de la antigua CV-35 como camino de servicio.

– Construcción del puente sobre la Rambla de Artaix y de una obra de paso sobre la rambla de Tarragón.

– Prolongación de los pasos inferiores y obras de drenaje transversal existentes, como consecuencia de la construcción de la nueva calzada de autovía.

– Ejecución de 2 nuevas obras de drenaje transversal (ODT 06.01 y ODT 11.04), que atraviesen tanto la plataforma y camino de servicio nuevos como la plataforma y camino de servicio existentes, en cumplimiento de la normativa del PATRICOVA.

– Reposición de carril bici en aquellos tramos donde se vea afectado por las obras.

– Reposición de servicios afectados.

Para la explanada se adoptó una tipo E3 y para el firme se propuso la sección 032, de acuerdo con la Norma 6.1-IC, secciones de firme (Orden FOM/3460/2003).

Se proyecta un puente a base de vigas prefabricadas tipo artesa, de tres vanos sobre la Rambla de Artaix, PK 1+700. Sobre la base de la geometría impuesta para la plataforma proyectada para la ampliación de la autovía, se observa la necesidad de incrementar la longitud de determinados marcos existentes y obras de drenaje. En concreto son los pasos inferiores correspondientes al enlace de Pedralba (PK 2+254) y Cerveret (PK 2+812).

La Rambla Castellarda, PK 10+000, se salva con 4 marcos de 5 x 5 m.

Por otra parte, sobre la rambla del Tarragón se prevé la construcción de un nuevo marco de dimensiones interiores 10x8.1 m², y las superiores e inferiores de 70 cm.

Adicionalmente se proyecta la ampliación de la ODT-14 mediante vigas prefabricadas en T invertida apoyadas sobre zapatas. Se proyectan para el enlace de Casinos Este tres muros de hormigón armado, dos en sentido Ademuz, carril de aceleración y deceleración respectivamente, y uno para el carril de deceleración sentido Valencia.

El proyecto que se estudia tiene las siguientes afecciones sobre las vías pecuarias:

1. Cruza el Cordel del Villar del Arzobispo a Lliria y el vial de servicio de la autovía discurre más de 500 metros sobre los terrenos de la vía pecuaria.

2. Cruza la Cañada Real de Aragón o Aragonesa en la zona de la Rambla de la Seña.

3. Travessa el Cordel de Segorbe o de los Clérigos en la zona de la rambla de Tarragon.

La via pecuària Cordel del Villar del Arzobispo a Lliria va quedar reposada durant les obres de la fase 1, per mitjà de la construcció d'un pas superior al PK 4+200. Queda pendent la revisió de la seua classificació, que s'instruirà d'ofici, segons consta en l'informe emés pel Servei Territorial de Medi Ambient.

L'àmbit d'actuació es troba afectat parcialment per inundabilitat segons la normativa del Pla d'accio territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del risc d'inundació a la Comunitat Valenciana. El Servei d'Ordenació del Territori emet informe favorable de l'estudi d'inundabilitat del projecte, encara que atesa la complexitat de les obres previstes en diversos punts on hi ha passos per als fluxos longitudinals i transversals, i pel fet que es tracta d'una concessió, s'estableix la necessitat que l'òrgan substantiu vigile l'execució i demane informe, si és necessari, al Servei d'Ordenació del Territori perquè comprove i avalue el contingut establert en l'informe i estudi, i el correcte dimensionament i execució de les infraestructures de drenatge.

Es realitzarà un jalonament temporal de tota la traça i de les zones annexes que s'ocuparan, amb la finalitat que no s'afecte més superficie de l'estRICTAMENT necessària i que el tràfec de personal i maquinària s'ajuste a l'interior de la franja delimitada.

Com a vies d'accés, s'aprofitaran els camins existents per a l'accés a l'obra. S'utilitzarà prioritàriament la zona d'ocupació de la traça. No obstant això, l'estudi d'impacte ambiental preveu que es prohibirà l'obertura de noves vies, llevat que la direcció d'obra ho permeta per circumstàncies excepcionals. En aquest cas serà necessari una resolució complementària a la declaració d'impacte ambiental, per la qual cosa l'òrgan substantiu donarà trasllat a l'òrgan ambiental de la modificació necessària, així com de les circumstàncies excepcionals que les motiven.

Per a la prevenció de la contaminació dels sòls per residus líquids o sòlids procedents de l'obra, es prendran les mesures següents:

– Als parcs de maquinària i a les zones d'instal·lacions s'habilitaran punts de recollida d'olis i altres possibles contaminants.

– A les cassetes per a operaris s'habilitarà un sistema de tractament d'aigües sanitàries.

– Les àrees d'emmagatzematge de materials maquinària o qualsevol tipus de substància susceptible de contaminar el sòl hauran d'estar impermeabilitzades i disposar d'un sistema de recollida d'aigües que permeta la seua recollida per al seu posterior tractament.

– Com a mesures preventives per a evitar vessaments de combustible o olis, es realitzaran labors periòdiques de manteniment de la maquinària d'obra.

– Evitar la realització de les operacions de neteja i manteniment de vehicles i maquinària en l'obra.

A més, per a protegir el sistema hidrològic, s'ha previst:

– Qualsevol tipus de substància susceptible de contaminar el medi hídric, serà emmagatzemada en àrees impermeabilitzades i en les que es recullen les aigües, per al seu tractament posterior.

– Durant la fase d'obres, les instal·lacions auxiliars destinades a parc de maquinària, campament, oficines, i si escau, producció (trituració, àrids, formigonada, etc.) hauran de comptar amb un disseny adequat de les seues plataformes i contorns que permeten la contenció i canalització de l'escolament de pluja, els arrossegaments d'aquesta i les possibles fuites o vessaments.

– El recinte de les instal·lacions auxiliars destinat a parc de maquinària estarà dotat d'un sistema doble de cunetes perimetral, impermeabilització del terreny i una bassa decantadora i de separació de greixos i olis.

– En el cas que en el parc d'instal·lacions auxiliars es disposen plantes de preparació d'asfalt, formigó etc., l'emplaçament on es duguen a terme aquestes operacions haurà de ser condicionat per a garantir-ne l'estanquitat i el tractament dels efluentes que genere, així com de les aigües d'escolament d'aquest. Es disposarà d'una bassa per a la neteja de les cubes.

Es prendran les següents mesures de protecció per a la vegetació de ribera dels llits travessats:

– Trasplantació d'aquells peus que puguen veure's afectats.

3. Cruza el Cordel de Segorbe o de los Clérigos en la zona de la Rambla de Tarragon.

La via pecuària Cordel del Villar del Arzobispo a Lliria quedó repuesta durante las obras de la fase 1, mediante la construcción de un paso superior en el PK 4+200. Queda pendiente la revisión de su clasificación, instruyéndose de oficio, según consta en el informe emitido por el Servicio Territorial de Medio Ambiente.

El ámbito de actuación se encuentra afectado parcialmente por inundabilidad según la normativa del plan de acción territorial de carácter sectorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana. El Servicio de Ordenación del Territorio informa favorablemente el estudio de inundabilidad del proyecto, aunque dada la complejidad de la obra previstas en diversos puntos donde hay pasos para los flujos longitudinales y transversales y debido a que se trata de una concesión, se establece la necesidad de que el órgano sustantivo vigile la ejecución y recabe informe, si es necesario, al Servicio de Ordenación del Territorio para que compruebe y evalúe el contenido establecido en el informe y estudio y el correcto dimensionamiento y ejecución de las infraestructuras de drenaje.

Se realizará un jalonamiento temporal de toda la traza y de las zonas anexas a ocupar, con el fin de que no se afecte a más superficie de la estrictamente necesaria y que el trasiego de personal y maquinaria se ciña al interior de la franja delimitada.

Como vías de acceso, se aprovecharán los caminos existentes para el acceso a la obra. Se utilizará prioritariamente la zona de ocupación de la traza. No obstante, el estudio de impacto ambiental prevé que se prohibirá la apertura de nuevas vías, salvo que la dirección de obra lo permita por circunstancias excepcionales. En este caso será necesario una resolución complementaria a la declaración de impacto ambiental, para lo que el órgano sustantivo dará traslado al órgano ambiental de la modificación necesaria, así como de las circunstancias excepcionales que las motivan.

Para la prevención de la contaminación de los suelos por residuos líquidos o sólidos procedentes de la obra, se tomarán las siguientes medidas:

– En los parques de maquinaria, así como en las zonas de instalaciones se habilitarán puntos de recogida de aceites y otros posibles contaminantes.

– En las cassetas para operarios se habilitará un sistema de tratamiento de aguas sanitarias.

– Las áreas de almacenamiento de materiales maquinaria o cualquier tipo de sustancia susceptible de contaminar el suelo deberán de estar impermeabilizadas y disponer de un sistema de recogida de aguas que permita su recogida para su posterior tratamiento.

– Como medidas preventivas para evitar derrames de combustible o aceites, se realizarán labores periódicas de mantenimiento de la maquinaria de obra.

– Evitar la realización de las operaciones de limpieza y mantenimiento de vehículos y maquinaria en la obra.

Además, para proteger el sistema hidrológico, se ha previsto:

– Cualquier tipo de sustancia susceptible de contaminar el medio hídrico, serán almacenados en áreas impermeabilizadas y en las que se recojan las aguas, para su posterior tratamiento.

– Durante la fase de obras, las instalaciones auxiliares destinadas a parque de maquinaria, campamento, oficinas, y en su caso, producción (machaqueo, áridos, hormigonado, etc.) deberán contar con un diseño adecuado de sus plataformas y contornos que permitan la contención y canalización de la escorrentía de lluvia, los arrastres de esta y los posibles escapes o derrames.

– El recinto de las instalaciones auxiliares destinado a parque de maquinaria estará dotado de un sistema doble de cunetas perimetrales, impermeabilización del terreno y una balsa decantadora y de separación de grasas y aceites.

– En el caso de que en el parque de instalaciones auxiliares se dispongan plantas de preparación de asfalto, hormigón etc., el emplazamiento donde se lleven a cabo estas operaciones deberá ser acondicionado para garantizar su estanqueidad y el tratamiento de los efluentes que genere, así como de las aguas de escorrentía del mismo. Se dispondrá de una balsa para la limpieza de las cubas.

Se tomarán las siguientes medidas de protección para la vegetación de ribera de los cauces atravesados:

– Trasplante de aquellos pies que pudieran verse afectados.

– Poda de branques que siguen especialment susceptibles a les obres per risc a patir afectacions majors a causa del tràfec de maquinària o per l'execució de les tasques habituals d'obra. Aquestes activitats es realitzaran de forma puntual, per a evitar danys majors a l'arbratge i es duran a terme preferiblement en els mesos d'hivern (inactivitat vegetal) i per personal especialitzat en aquestes tasques.

– Durant l'execució de les obres es duran a terme labors d'inspecció per a vigilar l'estat de la vegetació, i es podaran les parts de les copes afectades i es retiraran les branques mortes. En cap cas es faran podes que impliquen el tercejat o desmotxat complet de l'estructura de l'arbre.

– Com a mesura preventiva i per a evitar així podes de sanejament posteriors, es lligaràn les branques amb tensors per a dirigir-les cap amunt, protegint prèviament els lligams.

Específicament, es prendran les següents mesures preventives i correctores respecte a la fauna:

– S'haurà de minimitzar l'ocupació d'àrees que no siguen necessàries per a les obres.

– S'efectuarà un recorregut a peu, previ al desbrossament, per a la localització de nius i caus.

– El desbrossament es farà de forma gradual, per a afavorir la fugida dels animals cap a altres zones no ocupades per l'obra.

– Durant el desbrossament es posarà especial cura amb la possible existència de nius.

– S'haurà de detallar les zones destinades a elements i instal·lacions auxiliars de l'obra.

– Es tindran en compte els drenatges col·locats en les zones coincidents amb zones de tàlveg, ja que representen un bon pas per a la fauna i es condicionaran per mitjà de revegetació.

– Es restringiran les activitats de l'obra en els períodes de reproducció i nidificació de les espècies, per tal de minimitzar en la mesura que siga possible la producció d'emissions sonores.

– En zones amb ambients naturals ben conservats, es minimitzarà la utilització de fonts de llum artificial i els treballs nocturns, en el cas que siga necessari realitzar-los.

– Es disposarà d'un tancament continu a banda i banda de la via i en tota la seua longitud. Això provoca un reforçament de l'efecte barrera que per si mateix implica la nova via, però aquest efecte de tall es minimitzza per mitjà dels passos dissenyats per a la fauna, que haurà de deixar fora les entrades i eixides de les obres de drenatge, com a àrees d'encreuament de fauna. L'altura óptima del clos estaria entre 1,70 i 2 m (1,40 m mínim). Aquesta altura s'ha de mesurar a 50 cm de la mateixa tanca des del costat amb pendent màxim, en previsió de salts des de punts favorables. En els enllaços amb altres carreteres, i per raons de seguretat viària, es recomana la prolongació de les tanques fins a una distància de 400 metres de la intersecció per la carretera de menor importància. La distància entre pals recomanada no ha de ser major de 5 m, amb un òptim de 3 m, per a reduir el risc que un animal de grandària mitjana a gran puga alçar la part inferior del clos i traspassar-lo.

Els resultats de l'estudi acústic indiquen que se superen els objectius de qualitat acústica en 11 edificacions per a l'any de posada en servei (2020) i per a l'any 2041, dues noves edificacions. L'estudi acústic no hi estableix cap mesura correctora, per considerar que en la major part es tracta de cases de camp de conservació deficient. No obstant això, s'ha projectat un ferm fonoabsorbent. Quan es pose en servei, es comprovarà el nivell sonor transmés a l'entorn. En cas que se superen en més de 10 dB(A) els objectius de qualitat es revisaran i es modifiquaran les mesures correctores per a evitar-ho.

En fase d'explotació, es realitzaran mesuraments acústics previs a l'ampliació de la via en les edificacions identificades en aquest estudi. Si després de l'ampliació i posada en explotació de la infraestructura, es detecta la necessitat en un habitatge concret, de la implantació d'una mesura correctora després de la realització dels mesuraments sonors respecte a les realitzades prèvies a l'ampliació de la via, s'instal·larà una barrera acústica.

Es jalonaran aquells jaciments que puguen veure's afectats per les obres, per tal de prohibir l'acumulació de materials d'obra en el seu interior. Es farà un seguiment arqueològic de les obres. No obstant això, si durant l'execució de les obres es troben restes arqueològiques, es paralitzaran aquestes i la troballa es comunicarà immediatament a la

– Poda de ramas que sean especialmente susceptibles a las obras por riesgo a sufrir afectaciones mayores debido al tránsito de maquinaria o por la ejecución de las tareas habituales de obra. Estas actividades se realizarán de forma puntual, para evitar daños mayores al arbolado y llevándolas a cabo preferiblemente en los meses de invierno (inactividad vegetal) y por personal especializado en estas tareas.

– Durante la ejecución de las obras se llevarán a cabo labores de inspección, para vigilar el estado de la vegetación podándose las partes de las copas afectadas y retirándose las ramas muertas. En ningún caso se realizarán podas que impliquen el terciado o desmochado completo de la estructura del árbol.

– Como medida preventiva y para evitar así podas de saneamiento posteriores, se atarán las ramas con tensores para dirigirlas hacia arriba protegiendo previamente las ataduras.

Especificamente, se tomarán las siguientes medidas preventivas y correctoras respecto a la fauna:

– Se deberá minimizar la ocupación de áreas que no sean necesarias para las obras.

– Se efectuará un recorrido a pie, previo al desbroce, para la localización de nidos y madrigueras.

– El desbroce se realizará de forma gradual, para favorecer la huida de los animales hacia otras zonas no ocupadas por la obra.

– Durante el desbroce se pondrá especial cuidado con la posible existencia de nidos.

– Se deberá detallar las zonas destinadas a elementos e instalaciones auxiliares de la obra.

– Se tendrán en cuenta los drenajes colocados en las zonas coincidentes con zonas de vaguada, ya que representan un buen paso para la fauna y se acondicionarán mediante revegetación.

– Se restringirán las actividades de la obra en los períodos de reproducción y nidificación de las especies, minimizando en la medida de lo posible, la producción de emisiones sonoras.

– En zonas con ambientes naturales bien conservados, se minimizará la utilización de fuentes de luz artificial y los trabajos nocturnos, en el caso de ser necesario realizarlos.

– Se dispondrá de un cerramiento continuo a ambos lados de la vía y en toda su longitud. Esto provoca un reforzamiento del efecto barrera que por sí misma implica la nueva vía, pero este efecto de corte se minimiza mediante los pasos diseñados para la fauna, que deberá dejar fuera las entradas y salidas de las obras de drenaje, como áreas de cruce de fauna. La altura óptima del vallado estaria entre 1,70 y 2 m (1,40 m mínimo), midiéndose esta altura a 50 cm de la propia valla desde el lado con máxima pendiente, en previsión de saltos desde puntos favorables. En los enlaces con otras carreteras, y por razones de seguridad vial, se recomienda la prolongación de las vallas hasta una distancia de 400 metros de la intersección por la carretera de menor importancia. La distancia entre postes recomendada no debe ser mayor de 5 m con un óptimo de 3 m, para reducir el riesgo de que un animal de tamaño mediano a grande pueda levantar la parte inferior del vallado y traspasararlo.

Los resultados del estudio acústico indican que se superan los objetivos de calidad acústica en 11 edificaciones para el año de puesta en servicio (2020) y para el año 2041, dos nuevas edificaciones. El estudio acústico no establece ninguna medida correctora sobre la misma, por considerar que en su mayoría se trata de casas de campo de deficiente conservación. No obstante lo anterior, se ha proyectado un firme fonoabsorbente. A su puesta en servicio, se comprobará el nivel sonoro transmitido al entorno. En caso de que se superen en más de 10 dB(A) los objetivos de calidad se revisarán y modificarán las medidas correctoras para evitar tal superación.

En fase de explotación, se realizarán mediciones acústicas previas a la ampliación de la vía en las edificaciones identificadas en el presente estudio. Si tras la ampliación y puesta en explotación de la infraestructura, se detectase la necesidad en una vivienda concreta, de la implantación de una medida correctora tras la realización de las mediciones sonoras respecto a las realizadas previas a la ampliación de la vía, se realizará la instalación de una barrera acústica.

Se jalonarán aquellos yacimientos que pudieran verse afectados por las obras, prohibiendo la acumulación de materiales de obra en su interior. Se realizará un seguimiento arqueológico de las obras. No obstante, si durante la ejecución de las obras se encontraran restos arqueológicos se paralizarán estas y se comunicará inmediatamente el hallazgo a la

Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport, que adoptarà les mesures necessàries per a la seua protecció i conservació.

Per a la restauració del medi natural es duran a terme les accions següents:

– Retirada, apilament, manteniment i reposició de terra vegetal.

– Hidrosembra. S'utilitzarà hidrosembra amb mulch de fibra curta, amb llavors de gramínees i lleguminoses, amb la següent composició, de manera orientativa:

70 % de gramínees: *Agropyron sp, Lolium sp, Dactilo sp, Festuca sp, Orizopsis sp.*

30 % de lleguminoses: *Coronella sp, Medicago sp.*

– Plantacions: en els espais interiors dels enllaços i mitjanes, utilitzant espècies arbòries i arbustives per mitjà de l'obertura de clots plantació dels exemplars i relliment del buit. Les plantes procediran de vivers que siguen capaços de ser productors de les quantitats necessàries i que estiguin inscrits en el registre oficial corresponent. Els exemplars estarán bien formados i desenvolupats. S'ofereix un llistat orientatiu de les espècies que cal utilitzar, les quals poden ser substituïdes per altres de similar port i característiques:

Pinus halepensis (pi blanc), Celtis australis, Olea europaea, Rhamnus lycioides, Lavandula latifolia, Spartium junceum, Rosmarinus officinalis, Santolina chamaecyparissus, Nerium oleander, Helichrysum stoechas, Smilax aspera, Rosa peregrina.

Per a la revegetació dels talussos, s'utilitzarà hidrosembra en el 100 % de la superficie de talús de terraplé i en els talussos de desmont que siga viable.

– Mitjanes: es procedirà a la plantació d'exemplars de *Nerium oleander*, disposats linealment.

– Espais interiors dels enllaços: es realitzaran plantacions d'arbustives, que ocuparan al voltant del 50 % de la superficie i es col·locaran de forma aleatori, utilitzant les espècies següents: *Lavandula latifolia, Nerium oleander, Rhamnus lycioides, Rosmarinus officinalis i Santolina chamaecyparissus*. Es crearan xicotetes agrupacions de *Pinus halepensis, Celtis australis i Olea europaea* en un 50 % de la superficie.

– Reg: el reg no serà inferior a uns 4 l/m² en plantacions.

L'estudi d'impacte ambiental inclou un programa de vigilància ambiental, la responsabilitat del qual recau sobre la direcció ambiental d'obra.

Pel que fa al seguiment ambiental, el programa estableix la redacció dels informes següents:

– Abans de l'inici de les obres, s'elaborarà un informe tècnic inicial de vigilància ambiental d'obra per a avaluar la situació mediambiental de partida.

– Al llarg de les obres s'emetrà un informe mensual de vigilància ambiental de les variables biòtiques, abiotiques i arqueològiques, com a resultat dels controls que s'han dut a terme.

– En acabar les obres s'emetrà un informe final relatiu a les mesures realment executades durant les obres.

– Sempre que es detecte qualsevol afectació al medi no prevista, de caràcter negatiu, i que requerisca una actuació per a ser evitada o corregida, s'emetrà un informe especial amb caràcter urgent amb aportació de tota la informació necessària per a actuar en conseqüència. Així mateix, podran emetre's informes especials quan qualsevol aspecte de l'obra genere impacts superiors als previstos o siguin inadmissibles.

L'estudi d'impacte ambiental indica que hauran de remetre's a l'òrgan ambiental. No obstant això, segons la legislació d'impacte ambiental, el seguiment ambiental és competència de l'òrgan substantiu, encara que l'òrgan ambiental podrà fer comprovacions i demanar informació, per a verificar el compliment del condicionat de la declaració d'impacte ambiental.

L'informe de seguiment ha d'incloure un llistat de comprovació de les mesures previstes en el programa de vigilància ambiental. El programa de vigilància ambiental i el llistat de comprovació es faran públics en la seu electrònica de l'òrgan substantiu i, prèviament, es comunicarà a l'òrgan ambiental la seua publicació en la seu electrònica.

Aquests informes inclouran el control durant la fase de construcció i d'explotació de l'obra. Els indicadors que es controlaran són: instal·lacions auxiliars i control de moviment de maquinària, localització i control de zones d'instal·lacions auxiliars i parc de maquinària, ubicació i explotació de préstecs, abocadors i apilaments, control del moviment de maquinària, control de l'emissió de pols i partícules, control dels nivells

Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte, adoptando las medidas necesarias para su protección y conservación.

Para la restauración del medio natural se van a llevar a cabo las siguientes acciones:

– Retirada, acopio, mantenimiento y reposición de tierra vegetal.

– Hidrosiembra. Se va a utilizar hidrosiembra con mulch de fibra corta, con semillas de gramíneas y leguminosas, con la siguiente composición de manera orientativa:

70 % de gramíneas: *Agropyrum sp, Lolium sp, Dactilo sp, Festuca sp, Orizopsis sp.*

30 % de leguminosas: *Coronilla sp, Medicago sp.*

– Plantaciones: en los espacios interiores de los enlaces y medianas, utilizando especies arbóreas y arbustivas mediante la apertura de hoyos plantación de los ejemplares y relleno del hueco. Las plantas procederán de viveros que sean capaces de ser productores de las cantidades necesarias y que estén inscritos en el registro oficial correspondiente. Los ejemplares estarán bien formados y desarrollados. Se ofrece un listado orientativo de las especies a utilizar, pudiendo estas ser sustituidas por otras de similar porte y características:

Pinus halepensis (pino carrasco), Celtis australis, Olea europaea, Rhamnus lycioides, Lavandula latifolia, Spartium junceum, Rosmarinus officinalis, Santolina chamaecyparissus, Nerium oleander, Helichrysum stoechas, Smilax aspera, Rubia peregrina.

Para la revegetación de los taludes, se utilizará hidrosiembra en el 100 % de la superficie de talud de terraplén y en los taludes de desmonte que sea viable.

– Medianas: se procederá a la plantación de ejemplares de *Nerium oleander*, dispuestos linealmente.

– Espacios interiores de los enlaces: se realizarán plantaciones de arbustivas, que ocuparán alrededor del 50 % de la superficie y se colocarán de forma aleatoria, utilizando las siguientes especies: *Lavandula latifolia, Nerium oleander, Rhamnus lycioides, Rosmarinus officinalis y Santolina chamaecyparissus*. Se crearán pequeñas agrupaciones de *Pinus halepensis, Celtis australis y Olea europaea* en un 50 % de la superficie.

– Riego: el riego no será inferior a unos 4 l/m² en plantaciones.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental, cuya responsabilidad recae sobre la dirección ambiental de obra.

En lo que se refiere al seguimiento ambiental, el programa establece la redacción de los siguientes informes:

– Antes del inicio de las obras, se elaborará un informe técnico inicial de vigilancia ambiental de obra para evaluar la situación medioambiental de partida.

– A lo largo de las obras se emitirá un informe mensual de vigilancia ambiental de las variables bióticas, abioticas y arqueológicas, como resultado de los controles realizados.

– Al terminar las obras se emitirá un informe final relativo a las medidas realmente ejecutadas durante las obras.

– Siempre que se detecte cualquier afección al medio no prevista, de carácter negativo, y que precise una actuación para ser evitada o corregida, se emitirá un informe especial con carácter urgente aportando toda la información necesaria para actuar en consecuencia. Asimismo, podrán emitirse informes especiales cuando cualquier aspecto de la obra esté generando unos impactos superiores a los previstos o inadmisibles.

El estudio de impacto ambiental indica que deberán remitirse al órgano ambiental. No obstante, según la legislación de impacto ambiental, el seguimiento ambiental es competencia del órgano sustantivo, aunque el órgano ambiental podrá realizar comprobaciones y recabar información, para verificar el cumplimiento del condicionado de la declaración de impacto ambiental.

El informe de seguimiento incluirá un listado de comprobación de las medidas previstas en el programa de vigilancia ambiental. El programa de vigilancia ambiental y el listado de comprobación se harán públicos en la sede electrónica del órgano sustantivo y previamente, se comunicará al órgano ambiental su publicación en la sede electrónica.

Esos informes incluirán el control durante la fase de construcción y de explotación de la obra. Los indicadores que se controlarán son: instalaciones auxiliares y control de movimiento de maquinaria, localización y control de zonas de instalaciones auxiliares y parque de maquinaria, ubicación y explotación de préstamos, vertederos y acopios, control del movimiento de maquinaria, control de la emisión de polvo y partículas,

d'emissió de la maquinària, control dels nivells acústics de la maquinària i de les obres, qualitat de les aigües superficials, de les obres de drenatge i canalització, riscos d'inundació, seguiment dels dispositius de decantació, seguiment de les afectacions a aquífers i àrees de recàrrega, control de l'alteració i compactació de sòls, vigilància de l'erosió de sòls i talussos, vigilància de les mesures de protecció de zones de singularitat vegetal, revisió del projecte de revegetació, control de la retirada i apilament de terra vegetal, control de l'afecció a la fauna, control de l'eliminació directa d'individus, seguiment de les comunitats faunístiques, vigilància del manteniment de la permeabilitat territorial, seguiment de la reposició de serveis afectats, control de la protecció del patrimoni cultural, nivells sonors, seguiment de la vegetació, control de l'extensió de terra vegetal, seguiment de l'efectivitat de les mesures de restauració de la vegetació, control d'hidroembres, control de plantacions i seguiment de la permeabilitat de la carretera.

Consideracions jurídiques

1. El projecte examinat constitueix un dels supòsits fàctics en què és preceptiva la declaració d'impacte ambiental ordinària, prèvia a la resolució administrativa que s'adopte per a l'aprovació definitiva d'aquell, segons es desprèn de l'article 41.2 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

2. En l'expedient s'han observat els tràmits previstos en la secció 1a del capítol II de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental i en les altres disposicions que hi són d'aplicació.

3. L'article 127 del Decret 105/2019, de 5 de juliol, del Consell, pel qual s'estableix l'estructura orgànica bàsica de la Presidència i de les conselleries de la Generalitat, integra la Direcció General de Medi Natural i Avaluació Ambiental en la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica.

Declaració d'impacte ambiental

Primer

Estimar acceptable, a efectes ambientals i sense perjudici de l'obtenció prèvia de les autoritzacions sectorials aplicables, el Projecte de construcció de la duplicació de la calçada de l'autovia CV-35 entre els PK 36+800-52+000. Tram: Casinos-Losa del Obispo, l'òrgan substantiu del qual és la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat, sempre que es desenvolupa d'acord amb el que s'estableix en l'estudi d'impacte ambiental i en el projecte tècnic rebuts en data 5 d'abril de 2019, així com en els condicionants que es relacionen a continuació.

Segon

El projecte i la proposta de mesures correctores i protectores hauran de completar-se amb les mesures següents, detallades en l'apartat de consideracions ambientals de la part expositiva d'aquesta resolució:

– L'òrgan substantiu vigilarà l'execució de les obres previstes per als diferents drenatges longitudinals i transversals, així com el correcte dimensionament i execució d'aquestes infraestructures, i sol·licitarà, si escau, un informe al Servei d'Ordenació del Territori perquè comprove i avalué el compliment del que s'estableix en el seu informe.

– El seguiment arqueològic es farà en totes aquelles accions del projecte que comporten afectació al subsòl, d'acord amb el que es preveu en la memòria arqueològica i en l'informe emés per l'òrgan competent el 20 de novembre de 2018.

– El seguiment ambiental és competència de l'òrgan substantiu, encara que l'òrgan ambiental podrà realitzar comprovacions i demanar informació per a verificar el compliment del condicionat de la declaració d'impacte ambiental.

– L'informe de seguiment inclourà un llistat de comprovació de les mesures previstes en el programa de vigilància ambiental. El programa de vigilància ambiental i el llistat de comprovació es faran públics en la seu electrònica de l'òrgan substantiu i, prèviament, es comunicarà a l'òrgan ambiental la publicació en la seu electrònica.

las, control de los niveles de emisión de la maquinaria, control de los niveles acústicos de la maquinaria y de las obras, calidad de las aguas superficiales, de las obras de drenaje y canalización, riesgos de inundación, seguimiento de los dispositivos de decantación, seguimiento de las afecciones a acuíferos y áreas de recarga, control de la alteración y compactación de suelos, vigilancia de la erosión de suelos y taludes, vigilancia de las medidas de protección de zonas de singularidad vegetal, revisión del proyecto de revegetación, control de la retirada y acopio de tierra vegetal, control de la afección a la fauna, control de la eliminación directa de individuos, seguimiento de las comunidades faunísticas, vigilancia del mantenimiento de la permeabilidad territorial, seguimiento de la reposición de servicios afectados, control de la protección del patrimonio cultural, niveles sonoros, seguimiento de la vegetación, control de la extensión de tierra vegetal, seguimiento de la efectividad de las medidas de restauración de la vegetación, control de hidrosembras, control de plantaciones y seguimiento de la permeabilidad de la carretera.

Consideraciones jurídicas

1. El proyecto examinado constituye uno de los supuestos fácticos en los que resulta preceptiva la declaración de impacto ambiental ordinaria, previa a la resolución administrativa que se adopte para la aprobación definitiva de aquél, según se desprende del artículo 41.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

2. En el expediente se han observado los trámites previstos en la sección 1ª del capítulo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y en las demás disposiciones que le son de aplicación.

3. El artículo 127 del Decreto 105/2019, de 5 de julio, del Consell, por el que se establece la estructura orgánica básica de la Presidencia y de las consellerías de la Generalitat integra la Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental en la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica.

Declaración de impacto ambiental

Primer

Estimar aceptable, a los solos efectos ambientales y sin perjuicio de la previa obtención de las autorizaciones sectoriales que le sean de aplicación, el proyecto de «Construcción de la duplicación de la calzada de la autovía CV-35 entre los PK 36+800-52+000. Tramo: Casinos-Losa del Obispo», cuyo órgano sustitutivo es la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, siempre y cuando se desarrolle de acuerdo con lo establecido en el estudio de impacto ambiental y el proyecto técnico recibidos en fecha 5 de abril de 2019, así como en los condicionantes que se relacionan a continuación.

Segundo

El proyecto y la propuesta de medidas correctoras y protectoras deberán completarse con las siguientes medidas, detalladas en el apartado de consideraciones ambientales de la parte expositiva de la presente resolución:

– El órgano sustitutivo vigilará la ejecución de las obras previstas para los distintos drenajes longitudinales y transversales, así como el correcto dimensionamiento y ejecución de dichas infraestructuras solicitando, si procede, informe al Servicio de Ordenación del Territorio para que compruebe y evalúe el cumplimiento de lo establecido en su informe.

– El seguimiento arqueológico será llevado a cabo en todas aquellas acciones del proyecto que conlleven afección al subsuelo, de acuerdo con lo previsto en la memoria arqueológica y en el informe emitido por el órgano competente el 20 de noviembre de 2018.

– El seguimiento ambiental es competencia del órgano sustitutivo, aunque el órgano ambiental podrá realizar comprobaciones y recabar información, para verificar el cumplimiento del condicionado de la declaración de impacto ambiental.

– El informe de seguimiento incluirá un listado de comprobación de las medidas previstas en el programa de vigilancia ambiental. El programa de vigilancia ambiental y el listado de comprobación se harán públicos en la sede electrónica del órgano sustitutivo y previamente, se comunicará al órgano ambiental su publicación en la sede electrónica.

Tercer

Notificar a les persones interessades que contra la present resolució, per ser un acte de tràmit, no es pot interposar cap recurs, sense perjudici que puguen utilitzar-se els mitjans que en defensa dels seus drets i interessos estimen pertinents.

Quart

Publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* aquesta declaració d'impacte ambiental, d'acord amb el que disposa l'article 41 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

València, 19 d'agost de 2019.– El director general de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental (p. d., R 09.08.2019, del director general de Qualitat i Educació Ambiental; DOGV 8614, 16.08.2019): Fran Quesada Ferre.

València, 16 de setembre de 2019.– El director general de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental (p. d., R 09.08.2019, del director general de Qualitat i Educació Ambiental; DOGV 8614, 16.08.2019): Francisco Javier Quesada Ferre.

Tercero

Notificar a las personas interesadas que contra la presente resolución, por ser un acto de trámite, no cabe interponer recurso alguno; sin perjuicio de que puedan utilizarse los medios que en defensa de sus derechos e intereses estimen pertinentes.

Cuarto

Publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* la presente declaración de impacto ambiental, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Valencia, 19 de agosto de 2019.– El director general de Medio Natural y de Evaluación Ambiental (p. d., R 09.08.2019, del director general de Calidad y Educación Ambiental; DOGV 8614, 16.08.2019): Fran Quesada Ferre.

València, 16 de septiembre de 2019.– El director general de Medio Natural y de Evaluación Ambiental (p. d., R 09.08.2019, del director general de Calidad y Educación Ambiental; DOGV 8614, 16.08.2019): Francisco Javier Quesada Ferre.