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

RESOLUCIÓ de 29 d'octubre de 2019, de la Direcció General de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental, per la qual s'ordena la publicació de l'informe d'impacte ambiental corresponent a l'expedient 71/18-AIA Beniatjar i la Pobla del Duc. [2019/10536]

De conformitat amb l'article 47.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, que estableix la publicació en el *Boletín Oficial del Estado* o en el diari oficial corresponent de l'informe d'impacte ambiental, resolc:

Publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* l'informe d'impacte ambiental corresponent a l'expedient 71/18-AIA Beniatjar i la Pobla del Duc.

«Informe d'impacte ambiental
Expedient: 71/18-AIA.
Títol: Millora de la funcionalitat i seguretat vial de la carretera CV-622 des de la CV-60 a Beniatjar (CV-615).
Òrgan substantiu: Diputació de València.
Localització: termes municipals de Beniatjar i la Pobla del Duc.
En data 13 de juliol de 2018, l'Àrea de Carreteres i Infraestructures de la Diputació de València remet al Servei d'Avaluació d'Impacte Ambiental la sol·licitud d'inici d'avaluació d'impacte ambiental simplificada del Projecte de millora de la funcionalitat i seguretat vial de la carretera CV-622 des de la CV-60 a Beniatjar (CV-615) (tram PK 3+200 a 4+500).
Aquesta sol·licitud s'acompanya d'un document ambiental denominat anàlisi ambiental del projecte de construcció, el contingut del qual s'adequa a l'article 45 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.
Objecte
La carretera CV-622 té una longitud total aproximada de 4,5 quilòmetres i connecta la carretera CV-60 amb Beniatjar (CV-615). La carretera consta d'una calçada de 5 m sense vorals, i presenta, en tota la longitud, deficiències en la funcionalitat i seguretat vial.
L'objectiu principal de l'actuació a realitzar en el seu conjunt és ampliar la plataforma de la carretera, dotant-la d'una calçada de 6 m d'amplària i bermes d'amplària variable, amb un mínim de 0,75 m.
És objecte de l'actual projecte la fase d'execució a curt termini, denominat tram 2, que abraça entre el PK 3+200 a 4+500, deixant per a una fase posterior el tram entre el PK 0 i 3+200.

Antecedents i marc normatiu
En data 15 de juny de 2018, l'Àrea de Carreteres i Infraestructures de la Diputació de València remet al Servei d'Avaluació d'Impacte Ambiental consulta sobre la tramitació ambiental corresponent al Projecte de millora de la funcionalitat i seguretat vial de la carretera CV-622 des de la CV-60 a Beniatjar (CV-615). (Exp. 209/2018-CON).

En data 1 d'agost de 2018 es conclou que, atés que l'actuació implica dos encreuaments de vies per nous punts, en concret, en el PK 0+800, el riu Micena (o barranc de Castellar) i, en l'entorn del PK 2+700, el barranc de Benicadell, es considera que aquest condicionament de carretera pot tindre efectes adversos significatius sobre el medi ambient.

En conseqüència, l'òrgan ambiental determina que el projecte s'ha de sotmetre a avaluació d'impacte ambiental simplificada.

Tramitació.
Després de la sol·licitud d'inici, l'òrgan ambiental ha identificat les administracions públiques afectades, segons allò indicat en l'article 46 de la LEA. S'ha identificat com a administració pública afectada l'Ajuntament de Beniatjar, al qual s'ha realitzat consulta en data 3 d'agost de 2018. No s'ha rebut fins a hui resposta per part de la dita administració pública afectada.

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

RESOLUCIÓN de 29 de octubre de 2019, de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental, por la cual se ordena la publicación del informe de impacto ambiental correspondiente al expediente 71/18-AIA Beniatjar y la Pobla del Duc. [2019/10536]

De conformidad con el artículo 47.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el cual establece la publicación en el *Boletín Oficial del Estado* o en el diario oficial correspondiente del informe de impacto ambiental, resuelvo:

Publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* el informe de impacto ambiental correspondiente al expediente 71/18-AIA Beniatjar y la Pobla del Duc.

«Informe de impacto ambiental
Expediente: 71/18-AIA.
Título: Mejora de la funcionalidad y seguridad vial de la carretera CV-622 desde la CV-60 a Beniatjar (CV-615).
Órgano sustantivo: Diputación de Valencia.
Localización: término municipal de Beniatjar y La Pobla del Duc.
En fecha 13 de julio de 2018, el Área de Carreteras e Infraestructuras de la Diputación de Valencia remite al Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental la solicitud de inicio de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto de mejora de la funcionalidad y seguridad vial de la carretera CV-622 desde la CV-60 a Beniatjar (CV-615) (tramo PK 3+200 a 4+500).
Dicha solicitud se acompaña de un documento ambiental denominado «análisis ambiental del proyecto de construcción», cuyo contenido se adecúa al artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
Objeto
La carretera CV-622 tiene una longitud total aproximada de 4,5 kilómetros y conecta la carretera CV-60 con Beniatjar (CV-615). La carretera consta de una calzada de 5 m sin arcenes, y presenta en toda su longitud deficiencias en la funcionalidad y seguridad vial.
El objetivo principal de la actuación a realizar en su conjunto es ampliar la plataforma de la carretera, dotándola de una calzada de 6 m de anchura y bermas de anchura variable, con un mínimo de 0,75m.
Es objeto del actual proyecto la fase de ejecución a corto plazo, denominado tramo 2, que abarca entre los PK 3+200 a 4+500, dejando para una fase posterior el tramo entre el PK 0 y 3+200.

Antecedentes y marco normativo.
En fecha 15 de junio de 2018, el Área de Carreteras e Infraestructuras de la Diputación de Valencia remite al Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental consulta sobre la tramitación ambiental correspondiente al proyecto de «mejora de la funcionalidad y seguridad vial de la carretera CV-622 desde la CV-60 a Beniatjar (CV-615)» (expte. 209/2018-CON).
En fecha 1 de agosto de 2018 se concluye que, dado que la actuación implica dos cruces de cauces por nuevos puntos, en concreto, en el PK 0+800, el río Micena (o Barranco de Castellar) y, en el entorno del PK 2+700, el Barranco de Benicadell, se considera que este acondicionamiento de carretera puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.
En consecuencia, el órgano ambiental determina que el proyecto debe someterse a evaluación de impacto ambiental simplificada.

Tramitación.
Tras la solicitud de inicio, el órgano ambiental ha identificado a las administraciones públicas afectadas, según lo indicado en el artículo 46 de la LEA. Se ha identificado como administración pública afectada al Ayuntamiento de Beniatjar, a quien en fecha 3 de agosto de 2018 se ha realizado consulta. No se ha recibido hasta la fecha respuesta por parte de dicha administración pública afectada.

Anàlisi del projecte per a determinar la necessitat de sotmetre o no a avaluació d'impacte ambiental ordinària.

L'anàlisi es realitza tenint en compte els criteris de l'annex III de la LEA.

Característiques del projecte.

L'actuació s'estén en una longitud de 4,5 km, en què es diferencien dos trams per l'horitzó temporal en què es plantegen les obres: tram 1 del PK 0+ 000 al PK 3+200 i tram 2 del PK 3+200 al 4+500 (d'execució en un curt termini de temps).

El tram objecte d'aquesta avaluació d'impacte ambiental simplificada es caracteritza per una longitud de 1.300 m i va sobre la carretera existent, ajustant-se a aquesta, sense plantejar variants de traçat. El major desmunt es localitza en l'entorn del PK 3+860, amb desmunts d'un poc menys de 7 m. El talús de desmunt és 1H: 1V i el de terraplé 3H: 2V.

S'adopta una secció tipus, amb una calçada de 6 m, amb dos carrils de 3 m cada un i bermes de 0,75 m. S'utilitzen cunetes xafables, per la qual cosa no es considera necessària l'execució de vorals en la carretera. Allí on ha sigut necessari per motius de visibilitat s'ha donat a la berma una amplària variable.

L'eix en planta s'ha definit per l'eix de la calçada. El disseny dels radis s'ha efectuat en general per a una velocitat de projecte de 60 km/h, amb un radi mínim de 130 m. Les clotoides s'han disposat amb el condicionant que s'han ajustat al traçat existent i, per tant, no són normatives. Des del PK 0+900 fins al final del tram, s'ha establit una velocitat de projecte de 50 km/h, atés que s'han disposat radis inferiors a 130 m, concretament 90 m (PK 0+992) i 110 m (PK 0+ 943).

Respecte al traçat en alçat, el traçat projectat s'adapta a l'orografia existent en la carretera, la qual presenta pendents en rampa, augmentant de cota cap a sentit Beniatjar. En tronc principal, tots els acords verticals tenen radi Kv mínim per a v = 60 km/h, segons la norma de traçat, excepte en el cas del vèrtex en el PK 0+616, en el qual, per a no augmentar considerablement el paquet de ferm ha sigut necessari disposar un acord de paràmetre que compleix per a velocitat de disseny 50 km/h. Els pendents de la rasant són sempre en rampa, amb valors que oscil·len generalment entre el 6-7 %.

Pel que fa al ferm, l'actuació serà únicament de renovació superficial, és a dir, de recuperació de les característiques superficials de textura i resistència al lliscament mitjançant l'execució d'una capa de rodament de 5 cm de gruix.

Després de comprovar que les cinc obres de drenatge transversal permeten el buidatge de les cunetes, el projecte considera necessari la neteja i la prolongació d'aquestes, i les dota d'arquetes ubicades sota la cuneta xafable.

Al llarg de la carretera s'han localitzat elements de drenatge longitudinal, cunetes triangulares en terres, amb seccions superiors a les necessàries hidràulicament, engrandides en alguns casos per l'erosió i l'arrossegament de terres. Es preveu la substitució de totes les cunetes per una cuneta xafable, que ocupe l'espai on s'ubiquen les actuals, amb talús interior 6H:1V, talús exterior 1H:1V, i calat variable, d'acord amb les necessitats hidràuliques, que es tradueix en una amplària total entre 1 i 2 m.

Les obres objecte del projecte afecten serveis de reg per goteig pertanyents a la societat de regants SAT Penya Negra, i d'un propietari particular, així com a canalitzacions de la cooperativa de Beniatjar Oli del Benicadell.

S'observa la interferència amb una línia elèctrica d'alta tensió (de 20 kV / mitjana tensió). Aquesta línia elèctrica va pel marge est de la carretera des de l'inici d'aquesta fins al PK 0+600, punt en el qual canvia de marge i s'ubica a l'oest d'aquesta. L'encreuament es produeix amb un gàlib suficient, de manera que no es produeixen interferències amb la línia. Els pals més pròxims a la carretera es troben a més de 30 m en ambdós marges, i l'actuació prevista no els produirà cap tipus d'afecció, per la qual cosa no es preveuen actuacions de reposició o protecció.

Ateses les característiques de la carretera actual i projectada, l'execució dels desmunts farà necessari que aquests s'hagen d'executar des de la mateixa carretera, i caldrà tallar almenys un dels dos carrils de la carretera per a permetre el pas de vehicles. Per a l'execució de les obres, en moments puntuals es fa necessari ocupar els dos carrils de la calçada, per la qual cosa en el tram en què s'efectuen les obres s'impedirà

Análisis del proyecto para determinar la necesidad de someter o no a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

El análisis se realiza teniendo en cuenta los criterios del anexo III de la LEA.

Características del proyecto.

La actuación se extiende en una longitud de 4,5 km, diferenciándose dos tramos, por el horizonte temporal en el que se plantean las obras: Tramo 1 del PK 0+ 000 al PK 3+200 y tramo 2 del PK 3+200 al 4+500 (de ejecución en un corto plazo de tiempo).

El tramo objeto de esta evaluación de impacto ambiental simplificada se caracteriza por una longitud de 1.300 m y discurrir sobre la carretera existente, ajustándose a la misma, sin plantear variantes de trazado. El mayor desmonte se localiza en el entorno del PK 3+860, con desmontes de algo menos de 7 m. El talud de desmonte es 1H: 1V y el de terraplén 3H: 2V.

Se adopta una sección tipo con una calzada de 6 m con dos carriles de 3 m cada uno y bermas de 0,75 m. Se emplean cunetas pisables, por lo que no se considera necesaria la ejecución de arcenes en la carretera. Allí donde ha sido necesario por motivos de visibilidad se ha dado a la berma una anchura variable.

El eje en planta se ha definido por el eje de la calzada. El diseño de los radios se ha efectuado en general para una velocidad de proyecto de 60 km/h, con un radio mínimo de 130 m. Las clotoides se han dispuesto con el condicionante de que se han ajustado al trazado existente, y por tanto no son normativas. Desde el PK 0+900 hasta el final del tramo, se ha establecido una velocidad de proyecto de 50 km/h, debido a que se han dispuesto radios inferiores a 130 m, concretamente 90 m (PK 0+992) y 110 m (PK 0+ 943).

Respecto al trazado en alzado, el trazado proyectado se adapta a la orografía existente en la carretera, la cual presenta pendientes en rampa, aumentando de cota hacia sentido Beniatjar. En tronco principal todos los acuerdos verticales tienen radio Kv mínimo para v = 60 km/h, según la norma de trazado, salvo en el caso del vértice en el PK 0+616, en el cual, para no aumentar considerablemente el paquete de firme ha sido necesario disponer un acuerdo de parámetro que cumple para velocidad de diseño 50 km/h. Las pendientes de la rasante, son siempre en rampa con valores que oscilan por lo general entre el 6-7 %.

Respecto del firme, la actuación será únicamente de renovación superficial, es decir, de recuperación de las características superficiales de textura y resistencia al deslizamiento mediante la ejecución de una capa de rodadura de 5 cm de espesor.

Tras comprobar que las 5 obras de drenaje transversal permiten el vaciado de las cunetas, el proyecto considera preciso la limpieza y la prolongación de las mismas, dotándolas de arquetas ubicadas bajo la cuneta pisable.

A lo largo de la carretera se han localizado elementos de drenaje longitudinal, cunetas triangulares en tierras, con secciones superiores a las necesarias hidráulicamente, agrandadas en algunos casos por la erosión y el arrastre de tierras. Se prevé la sustitución de todas las cunetas por una cuneta pisable, ocupando el espacio donde se ubican las actuales, con talud interior 6H:1V, talud exterior 1H:1V, y calado variable, en función de las necesidades hidráulicas, que se traduce en una anchura total de entre 1 y 2 m.

Las obras objeto del proyecto afectan a servicios de riego por goteo pertenecientes a la sociedad de regantes SAT Penya Negra, y de un propietario particular, así como a canalizaciones de la Cooperativa de Beniatjar «Oli del Benicadell».

Se observa la interferencia con una línea eléctrica de alta tensión (de 20 kV / media tensión). Esta línea eléctrica discurre por el margen este de la carretera desde el inicio de la misma hasta el PK 0+600, punto en el que cambia de margen ubicándose al oeste de la misma. El cruce se produce con un gálibo suficiente, de forma que no se producen interferencias con la línea. Los postes más próximos a la carretera se encuentran a más de 30 m en ambos márgenes, y la actuación prevista no les producirá ningún tipo de afección, por lo que no se prevén actuaciones de reposición o protección de la misma.

Dadas las características de la carretera actual y proyectada, la ejecución de los desmontes hará necesario que estos se deban ejecutar desde la misma carretera, siendo necesario cortar al menos unos de los dos carriles de la carretera para permitir el paso de vehículos. Para la ejecución de las obras, en momentos puntuales se hace necesario ocupar los 2 carriles de la calzada por lo que en el tramo en el que se efectúen

completament la circulació del trànsit rodat al llarg de tot el tall d'obra en el qual s'estiga actuant, fins i tot del trànsit dels propietaris de les parcel·les limítrofes. Es descriuen els itineraris alternatius al trànsit.

Per a l'execució de la totalitat de les obres projectades i d'acord amb el pla d'obra, es considera suficient un termini de sis mesos comptats a partir de la firma de l'acta de comprovació del replantejament. El termini de garantia és d'un any.

Ubicació dels projectes.

La carretera objecte d'estudi s'ubica als municipis de la Pobla del Duc i Beniatjar, a la comarca de la Vall d'Albaida. El tram 2 estarà totalment dins del terme municipal de Beniatjar.

L'hàbitat afectat pel projecte està constituït per cultius de secà i regadiu, amb predomini de la vinya i els arbres fruiters de pinyol. També s'aprecien sèries de vegetació arbustiva que apareixen intercalades amb els camps de cultiu, així com àrees arbòries constituïdes per carreteres i pins. Al costat de llits i barrancs es desenvolupa un hàbitat amb vegetació natural de major riquesa.

La fauna està representada per espècies antropòfiles, espècies amb àmplia tolerància als impactes antròpics i espècies lligades als cicles de cultiu. Les poblacions d'aquestes últimes són extraordinàriament inestables, ja que resulten afectades pels treballs culturals (poda, recol·lecció, etc.) i per canvis freqüents en el medi agrícola.

En l'àmbit de l'actuació no hi ha catalogats susceptibles de ser afectats. No hi ha afecció a la Xarxa Natura 2000 ni a espais naturals protegits.

L'actuació no afecta directament paisatges protegits, si bé cal destacar l'existència del paisatge protegit de l'Ombria del Benicadell, coincident amb el vessant sud de l'esmentada serra. S'estén fins al mateix nucli urbà de Beniatjar, encara que no arriba a resultar afectat per la zona d'actuació, atés que una de les seues vores resulta coincident amb la CV-615 entre Beniatjar i Ràfol de Salem.

S'han localitzat els elements patrimonials següents, classificats com a béns de rellevància local (BRL), a menys de 500 m de l'actuació. Cap d'ells resulta afectat per l'actuació. Els elements detectats, tots ells al terme municipal de Beniatjar, són els següents:

Béns de rellevància local:
– Masia del Consol.
– Mas de Sant Josep.
– Bassa del Mut.
– Casa Torres.
– Bassa del barranc de la Punta.
– Assut del Planet.
– Bassa i àrea recreativa de la Font de Moro.
– Bassa del Barranquet.
– Nucli històric tradicional de Beniatjar.

Jaciments arqueològics.

Pròxim a l'àmbit d'actuació, es localitza un jaciment arqueològic que no resulta afectat per l'actuació.

– L'Alt de Montaner. Poblat i necròpoli del Bronze valencià, en el qual es van trobar restes lítiques, ceràmiques, ossos i estructures (covetes d'enterrament). Terme municipal de Castelló de Rugat.

Característiques del potencial impacte.

Atés que es tracta d'un condicionament d'una carretera existent, els principals efectes de l'actuació seran més significatius en fase d'obres.

Es detallen a continuació les mesures correctores o protectores contingudes en el document ambiental.

– Mesures preventives en relació amb la ubicació del parc de maquinària d'obra.

El contractista haurà de presentar un informe relatiu a la ubicació del parc de maquinària i la seua no-incidència sobre àrees de valor ambiental, o molèsties innecessàries a la població que poguera habitar en l'entorn d'aquest.

– Mesures preventives contra el soroll.

A fi de mitigar els efectes adversos de la pol·lució acústica sobre la població de l'entorn, s'hauran de seguir les indicacions següents:

las obras se impedirá completamente la circulación del tráfico rodado a lo largo de todo el tajo de obra en el que se esté actuando, incluso del tráfico de los propietarios de las parcelas colindantes. Se describen los itinerarios alternativos al tráfico.

Para la ejecución de la totalidad de las obras proyectadas y de acuerdo con el plan de obra, se estima suficiente un plazo 6 meses contados a partir de la firma del acta de comprobación del replanteo. El plazo de garantía es de 1 año.

Ubicación de los proyectos.

La carretera objeto de estudio se ubica en los municipios de La Pobla del Duc y Beniatjar, en la comarca de la Vall d'Albaida. El tramo 2 se encuentra totalmente dentro del término municipal de Beniatjar.

El hábitat afectado por el proyecto está constituido por cultivos de secano y regadío, predominando la vid y los frutales de hueso. También se aprecian series de vegetación arbustiva que aparecen intercaladas con los campos de cultivo, así como áreas arbóreas constituidas por carreteras y pinos. Junto a cauces y barrancos se desarrolla un hábitat con vegetación natural de mayor riqueza.

La fauna está representada por especies antropófilas, especies con amplia tolerancia a los impactos antrópicos y especies ligadas a los ciclos de cultivo. Las poblaciones de estas últimas son extraordinariamente inestables ya que se ven afectadas por los trabajos culturales (poda, recolección, etc.) y por frecuentes cambios en el medio agrícola.

En el ámbito de la actuación no existen hábitats catalogados susceptibles de ser afectados. No hay afección a la Red Natura 2000 ni a espacios naturales protegidos.

La actuación no afecta directamente a paisajes protegidos, si bien cabe destacar la existencia del paisaje protegido de l'Ombria del Benicadell, coincidente con la vertiente sur de dicha sierra. Se extiende hasta el propio casco urbano de Beniatjar, aunque no llega a verse afectado por la zona de actuación, dado que uno de sus bordes resulta coincidente con la CV-615 entre Beniatjar y Ràfol de Salem.

Se han localizado los siguientes elementos patrimoniales, clasificados como bienes de relevancia local (BRL), a menos de 500 m de la actuación. Ninguno de ellos se ve afectado por la actuación. Los elementos detectados, todos ellos en el término municipal de Beniatjar son los siguientes:

Bienes de relevancia local:
– Masía de El Consuelo.
– Mas de Sant Josep.
– Bassa del Mut.
– Casa Torres.
– Bassa del Barranc de la Punta.
– Assut del Planet.
– Bassa y Área recreativa de la Font de Moro.
– Bassa del Barranquet.
– Núcleo histórico tradicional de Beniatjar.

Yacimientos arqueológicos.

Cercano al ámbito de actuación se localiza un yacimiento arqueológico que no se ve afectado por la actuación.

– L'Alt de Montaner. Poblado y Necróplis del bronce valenciano, en el que se hallaron restos líticos, cerámicos, huesos y estructuras (covachas de enterramiento). Término municipal de Castelló de Rugat.

Características del potencial impacto.

Dado que se trata de un acondicionamiento de una carretera existente, los principales efectos de la actuación serán más significativos en fase de obras.

Se detallan a continuación las medidas correctoras o protectoras contenidas en el documento ambiental.

– Medidas preventivas en relación a la ubicación del parque de maquinaria de obra.

El contratista tendrá que presentar un informe relativo a la ubicación del parque de maquinaria y su no incidencia sobre áreas de valor ambiental, o molestias innecesarias a la población que pudiese habitar en el entorno del mismo.

– Medidas preventivas contra el ruido.

A fin de mitigar los efectos adversos de la polución acústica sobre la población del entorno, habrán de seguirse las siguientes indicaciones:

No es realitzaran treballs durant el període comprés entre les 22:00 p.m. i les 08:00 a.m.

S'atendrà l'adequat funcionament de la maquinària utilitzada en l'obra i es realitzaran les corresponents tasques de manteniment regular de la maquinària.

– Mesures preventives contra la pols i el fang.

Els depòsits temporals d'àrids i altres materials pulverulents hauran de ser tractats a fi d'evitar la possibilitat de transport per l'aigua de pluja o vent, bé mitjançant el cobriment, bé mitjançant regs o qualssevol altres procediments que aconseguisquen els mateixos fins.

Per a evitar la generació de pols durant la càrrega es recorrerà al reg de les superfícies dels muntons de terra en els talls de càrrega. Per a aquesta operació s'utilitzarà un camió cisterna.

Els propietaris i conductors de vehicles que transporten terres, runes, materials pulverulents, àrids, formigó, o qualsevol altra matèria similar durant la fase de construcció, hauran de prendre totes les mesures que siguen necessàries per a cobrir aquests materials durant el transport i evitar que, a causa de la seua naturalesa o per efecte de la velocitat del vehicle o del vent, caiguen sobre les carreteres i vies urbanes de l'entorn de l'àrea de l'obra, així com totes aquelles mesures de precaució i higiene en general.

– Mesures preventives en relació amb el moviment de terres.

Els materials de rebliment i balasts necessaris per a l'execució del projecte, s'obtindran de préstecs o pedreres existents i legalment autoritzades. En cas de noves obertures, se sotmetran aquestes, amb caràcter previ a la seua autorització, al procediment de declaració d'impacte ambiental. De la mateixa manera, el lloc que es trie com a abocador o enderroc, si no es tracta d'un abocador de residus degudament identificat i legalitzat, s'haurà de sotmetre, abans de la seua utilització, al procediment d'estimació d'impacte ambiental.

L'òrgan ambiental considera que si es necessitaren materials de rebliment i balasts externs, s'utilitzaran preferentment materials naturals excavats (entenent com a tals els definits en l'Ordre APM/1007/2017, de 10 d'octubre) o RIA sempre que complisquen els paràmetres tècnics. Si no sé possible, provindran de pedreres o préstecs existents i legalment autoritzats, per a la qual cosa durant el seguiment ambiental de l'obra es realitzaran les comprovacions oportunes amb el Servei Territorial d'Indústria i Energia d'Alacant.

La direcció d'obra exigirà, una vegada executades i acabades les obres, la retirada a abocador controlat de totes aquelles runes, materials sobrants i altres restes d'obra que hagen sigut depositats, abocats o abandonats en qualsevol àrea de terreny que s'haja vist afectada per les obres executades.

– Mesures preventives en relació amb el manteniment de la maquinària d'obra.

Prohibició de realitzar qualsevol abocament no autoritzat en la zona. Els canvis d'oli, filtres o qualsevol altre residu procedent del manteniment de la maquinària i els vehicles, hauran de ser degudament gestionats pel taller o gestor autoritzat de residus tòxics i perillosos.

S'haurà d'utilitzar maquinària que s'ajuste al que s'especifica en el Reial decret 212/2002, en el qual es regulen els requisits referents a l'emissió que ha de complir la maquinària d'ús a l'aire lliure per a poder ser posada al mercat.

– Mesures preventives en relació amb la seguretat vial, molèsties als ciutadans i afecció al sistema econòmic.

Abans del començament de les obres s'haurà d'informar el veïnat que habita el teixit urbà immediat a aquestes de les dates aproximades de l'inici i finalització, a fi que prenguen les mesures adequades perquè la fase de construcció interferisca el mínim possible en la seua vida quotidiana i la seua seguretat.

Es realitzaran els contactes oportuns amb els ambulatoris mèdics de la zona a fi que les labors a realitzar durant la fase de construcció no interferisquen l'entrada o eixida de vehicles i ambulàncies que transporten malalts o accidentats.

Especial importància tindrà la informació als ciutadans dels talls de trànsit previstos, així com dels itineraris alternatius que hagen de ser presos per la circulació rodada i a peu.

Durant la fase de construcció s'assegurarà que el contractista de l'obra estableix els sistemes de senyalització i informació, actius o passius adequats, de la presència de la zona d'obra: senyals de trànsit, pre-

No se realizarán trabajos durante el periodo comprendido entre las 22.00 p.m. y las 08.00 a.m.

Se atenderá al adecuado funcionamiento de la maquinaria empleada en la obra, realizando las correspondientes tareas de mantenimiento regular de la maquinaria.

– Medidas preventivas contra el polvo y el barro.

Los depósitos temporales de áridos y otros materiales pulverulentos, deberán ser tratados a fin de evitar la posibilidad de transporte por el agua de lluvia o viento, bien mediante su cubrimiento, bien mediante riegos o cualesquiera otros procedimientos que consigan los mismos fines.

Para evitar la generación de polvo durante la carga se recurrirá al riego de las superficies de los montones de tierra en los tajos de carga. Para esta operación se utilizará un camión cisterna.

Los propietarios y conductores de vehículos que transporten tierras, escombros, materiales pulverulentos, áridos, hormigón, o cualquier otra materia similar durante la fase de construcción, habrán de tomar cuantas medidas sean precisas para cubrir tales materiales durante el transporte y evitar que, a causa de su naturaleza o por efecto de la velocidad del vehículo o del viento, caigan sobre las carreteras y vías urbanas del entorno del área de la obra, así como todas aquellas medidas de precaución e higiene en general.

– Medidas preventivas en relación al movimiento de tierras.

Los materiales de relleno y las zahorras necesarias para la ejecución del proyecto, se obtendrán de préstamos o canteras existentes y legalmente autorizadas. En caso de nuevas aperturas se someterán estas, con carácter previo a su autorización, al procedimiento de declaración de impacto ambiental. Del mismo modo, el lugar que se elija como vertedero o escombrera, de no tratarse de un vertedero de residuos debidamente identificado y legalizado, se deberá someter, antes de su utilización, al procedimiento de estimación de impacto ambiental.

El órgano ambiental considera que si fuera necesario materiales de relleno y zahorras externos se utilizarán preferentemente materiales naturales excavados (entendiendo como tales los definidos en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre) o RIAs siempre y cuando cumplan los parámetros técnicos. En su defecto provendrán de canteras o préstamos existentes y legalmente autorizadas, para lo que durante el seguimiento ambiental de la obra se realizarán las comprobaciones oportunas con el Servicio Territorial de Industria y Energía de Alicante.

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

– Medidas preventivas en relación al mantenimiento de la maquinaria de obra.

Prohibición de realizar cualquier vertido no autorizado en la zona. Los cambios de aceite, filtros o cualquier otro residuo procedente del mantenimiento de la maquinaria y vehículos, deberán ser debidamente gestionados por el taller o gestor autorizado de residuos tóxicos y peligrosos.

Se deberá utilizar maquinaria que se ajuste a lo especificado en el Real decreto 212/2002, en el que se regulan los requisitos referentes a la emisión que debe cumplir la maquinaria de uso al aire libre para poder ser puesta en el mercado.

– Medidas preventivas en relación a la seguridad vial, molestias a los ciudadanos y afección al sistema económico.

Antes del comienzo de las obras se deberá informar al vecindario, que habita el tejido urbano inmediato a estas, de las fechas aproximadas del inicio y fin de las mismas, al objeto de que tomen las medidas adecuadas para que la fase de construcción interfiera lo menos posible en su vida cotidiana y su seguridad.

Se realizarán los contactos oportunos con los ambulatorios médicos de la zona al objeto de que las labores a realizar durante la fase de construcción, no interfiera la entrada o salida de vehículos y ambulancias que transporten enfermos o accidentados.

Especial importancia tendrá la información a los ciudadanos de los cortes de tráfico previstos, así como de los itinerarios alternativos que deban ser tomados por la circulación rodada y a pie.

Durante la fase de construcción se asegurará que el contratista de la obra establece los sistemas de señalización e información, activos o pasivos adecuados, de la presencia de la zona de obra: señales de tráfi-

sència de treballadors que regulen el moviment de la maquinària d'obra, etc., d'acord amb la normativa vigent en la matèria. A més, tota l'obra estarà delimitada per tanques altes infranquejables i accessos controlats.

– Mesures preventives de la vegetació.

Es prestarà especial atenció a evitar afeccions no desitjades sobre arbratge i vegetació existent.

En aquest sentit, hauran d'establir-se protectors sobre els troncs dels arbres que estiguen pròxims a la zona d'obra, a fi d'evitar que per xocs de maquinària o ferramentes, puguen patir macadures, fregaments, arrancament de corfa, etc.

– Mesures preventives en relació amb l'impacte visual de les obres.

Es preveu integrar els desmunts i terraplens projectant-se'n la hidrosembra. També es projecta la plantació d'espècies de timó, espígol, romer i ontina, per les seues reduïdes necessitats hídriques en la zona pròxima a Beniatjar, on s'expropien diverses parcel·les. S'inclou en el projecte la conservació de les plantacions durant el període de garantia de l'obra.

El document ambiental aportat no inclou un programa de vigilància ambiental. S'haurà de realitzar un programa de vigilància ambiental que garantisca el compliment de les indicacions i de les mesures previstes per a previndre, corregir i, si escau, compensar, contingudes en l'estudi d'impacte ambiental, tant en la fase d'execució com en la d'explotació, desmantellament o demolició. Aquest programa atendrà la vigilància, durant la fase d'obres, i el seguiment, durant la fase d'explotació del projecte. El pressupost del projecte inclourà la vigilància i el seguiment ambiental, en fase d'obres i fase d'explotació, en apartat específic, el qual s'incorporarà a l'estudi d'impacte ambiental.

Els objectius del programa de vigilància i seguiment ambiental seran els següents:

a) Vigilància ambiental durant la fase d'obres:

1r. Detectar i corregir desviacions, amb rellevància ambiental, respecte a allò projectat en el projecte de construcció (incloses l'existència d'elements patrimonials).

2n. Supervisar la correcta execució de les mesures ambientals.

3r. Determinar la necessitat de suprimir, modificar o introduir noves mesures.

4t. Seguiment de l'evolució dels elements ambientals rellevants.

b) Seguiment ambiental durant la fase d'explotació. L'estudi d'impacte ambiental justificarà l'extensió temporal d'aquesta fase, tenint en compte la rellevància ambiental dels efectes adversos previstos:

1r. Verificar la correcta evolució de les mesures aplicades en la fase d'obres.

2n. Seguiment de la resposta i evolució ambiental de l'entorn a la implantació de l'activitat.

3r. Dissenyar els mecanismes d'actuació davant l'aparició d'efectes inesperats o el mal funcionament de les mesures correctores previstes.

El programa de vigilància ambiental i la llista 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.

Correspon a l'òrgan substantiu el seguiment del compliment de l'informe d'impacte ambiental. No obstant això, l'òrgan ambiental podrà realitzar comprovacions i obtindre informació, per a verificar el compliment del condicionat de l'informe d'impacte ambiental, així com avaluar el grau d'implementació, els resultats, l'eficàcia i l'eficiència de les avaluacions d'impacte ambiental realitzades, permetre una millora contínua del mètode basada en la retroalimentació i elaborar estadístiques.

Conclusió

Ateses les característiques del projecte i la seua ubicació, la magnitud dels impactes previsibles i les mesures preventives i correctores plantejades, s'estima que el projecte no generarà efectes significatius sobre el medi ambient sempre que es realitze segons el que s'ha establit en el document ambiental remés i les condicions que, recollides en l'epígraf d'»anàlisi del projecte per a determinar la necessitat de sotmetre o no a avaluació d'impacte ambiental ordinària», es destaquen en la resolució d'informe d'impacte ambiental.

co, presencia de trabajadores que regulen el movimiento de la maquinaria de obra, etc., de acuerdo con la normativa vigente en la materia. Además, toda la obra estará delimitada por vallas altas infranqueables y accesos controlados.

– Medidas preventivas de la vegetación.

Se prestará especial atención a evitar afecciones no deseadas sobre arbolado y vegetación existente.

En este sentido, habrán de establecerse protectores sobre los troncos de los árboles que estén próximos a la zona de obra, al objeto de evitar que por choques de maquinaria o herramientas, puedan sufrir magulladuras, roces, arranque de corteza, etc.

– Medidas preventivas en relación al impacto visual de las obras.

Se prevé integrar los desmontes y terraplenes proyectándose la hidrosiembra de los mismos. También se proyecta la plantación de especies de tomillo, lavanda, romero y santolina, por sus reducidas necesidades hídricas en la zona cercana a Beniatjar donde se expropian varias parcelas. Se incluye en el proyecto la conservación de las plantaciones durante el periodo de garantía de la obra.

El documento ambiental aportado no incluye un programa de vigilancia ambiental. Se deberá realizar un programa de vigilancia ambiental que garantice el cumplimiento de las indicaciones y de las medidas previstas para prevenir, corregir y, en su caso, compensar, contenidas en el estudio de impacto ambiental, tanto en la fase de ejecución como en la de explotación, desmantelamiento o demolición. Este programa atenderá a la vigilancia, durante la fase de obras, y al seguimiento, durante la fase de explotación del proyecto. El presupuesto del proyecto incluirá la vigilancia y seguimiento ambiental, en fase de obras y fase de explotación, en apartado específico, el cual se incorporará al estudio de impacto ambiental.

Los objetivos del programa de vigilancia y seguimiento ambiental serán los siguientes:

a) Vigilancia ambiental durante la fase de obras:

1.º Detectar y corregir desviaciones, con relevancia ambiental, respecto a lo proyectado en el proyecto de construcción (incluidas la existencia de elementos patrimoniales).

2.º Supervisar la correcta ejecución de las medidas ambientales.

3.º Determinar la necesidad de suprimir, modificar o introducir nuevas medidas.

4.º Seguimiento de la evolución de los elementos ambientales relevantes.

b) Seguimiento ambiental durante la fase de explotación. El estudio de impacto ambiental justificará la extensión temporal de esta fase, considerando la relevancia ambiental de los efectos adversos previstos:

1.º Verificar la correcta evolución de las medidas aplicadas en la fase de obras.

2.º Seguimiento de la respuesta y evolución ambiental del entorno a la implantación de la actividad.

3.º Diseñar los mecanismos de actuación ante la aparición de efectos inesperados o el mal funcionamiento de las medidas correctoras previstas.

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.

Corresponde al órgano sustantivo el seguimiento del cumplimiento del informe de impacto ambiental. No obstante, el órgano ambiental podrá realizar comprobaciones y recabar información, para verificar el cumplimiento del condicionado del informe de impacto ambiental, así como evaluar el grado de implementación, los resultados, la eficacia y la eficiencia de las evaluaciones de impacto ambiental realizadas, permitir una mejora continua del método basada en la retroalimentación y elaborar estadísticas.

Conclusión.

Considerando las características del proyecto y su ubicación, la magnitud de los impactos previsibles y las medidas preventivas y correctoras planteadas, se estima que el proyecto no generará efectos significativos sobre el medio ambiente siempre que se realice según lo establecido en el documento ambiental remitido y las condiciones que, recogidas en el epígrafe de «análisis del proyecto para determinar la necesidad de someter o no a evaluación de impacto ambiental ordinaria», se destacan en la resolución de informe de impacto ambiental.

Per tant, no cal tramitar un procediment d'avaluació d'impacte ambiental ordinària, sense perjudici del compliment de la normativa i la legislació ambiental i sectorial aplicable.

Consideracions jurídiques.

1. El projecte examinat constitueix un dels supòsits fàctics en els quals resulta preceptiva l'avaluació d'impacte ambiental simplificada, prèviament a la resolució administrativa que s'adopte per a l'aprovació definitiva d'aquell, segons es desprén de l'article 7.2.*c* 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 2a de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i en totes altres disposicions que hi són aplicables.

3. El 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, atribueix a la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental la competència sobre avaluació d'impacte ambiental de projectes. Mitjançant Resolució de 9 d'agost de 2019, el director general de Qualitat i Educació Ambiental delega la competència d'avaluació d'impacte ambiental de projectes en el director general de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental (DOGV 8614, 16.08.2019).

Informe d'impacte ambiental.

Primer

Es considera que el Projecte de millora de la funcionalitat i seguretat vial de la carretera CV-622 des de la CV-60 a Beniatjar (CV-615) no té efectes significatius sobre el medi ambient, d'acord amb el que s'ha establit en els articles 46 i 47 i els criteris establits en l'annex III de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i que no cal realitzar un procediment d'avaluació d'impacte ambiental ordinari, sempre que es realitze segons el que s'ha establit en el document ambiental remés i les condicions que a continuació s'especifiquen:

1. Si fora necessari materials de rebliment i balasts externs s'utilitzaran preferentment materials naturals excavats (entenent com a tals els definits en l'Ordre APM/1007/2017, de 10 d'octubre) o RIA sempre que complisquen els paràmetres tècnics. Si no n'hi ha, provindran de pedreres o préstecs existents i legalment autoritzats, per a la qual cosa durant el seguiment ambiental de l'obra es realitzaran les comprovacions oportunes amb el Servei Territorial d'Indústria i Energia d'Alacant.

2. S'haurà de realitzar un programa de vigilància ambiental que garantisca el compliment de les indicacions i de les mesures previstes per a previndre, corregir i, si escau, compensar, contingudes en l'estudi d'impacte ambiental, tant en la fase d'execució com en la d'explotació, desmantellament o demolició.

3. El programa de vigilància ambiental i la llista 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.

4. Correspon a l'òrgan substantiu el seguiment del compliment de l'informe d'impacte ambiental.

Segon

D'acord amb el que s'ha disposat en l'article 47.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, el present informe d'impacte ambiental es publicarà en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* i s'entendrà que això no eximeix el promotor de l'obtenció de les autoritzacions que resulten legalment exigibles, així com del compliment de tots els preceptes legals que resulten aplicables.

Tercer

D'acord amb el que s'ha disposat en l'article 47.4 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, el present informe d'impacte ambiental perdrà la seua vigència i cessarà en la producció dels efectes que li són propis si una vegada publicat en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* no s'haguera procedit a l'autorització del projecte en el termini màxim de quatre anys des de la seua publicació.

Por tanto, no es necesario tramitar un procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, sin perjuicio del cumplimiento de la normativa y la legislación ambiental y sectorial aplicable.

Consideraciones jurídicas.

1. El proyecto examinado constituye uno de los supuestos fácticos en los que resulta preceptiva la evaluación de impacto ambiental simplificada, previa a la resolución administrativa que se adopte para la aprobación definitiva de aquel, según se desprende del artículo 7.2.*c* 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 2ª de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y en las demás disposiciones que le son de aplicación.

3. El Decreto 105/2019, de 5 de julio, del Consell, por el que se establece la estructura orgánica básica de la Presidencia y de las consellerias de la Generalitat, atribuye a la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental la competencia sobre evaluación de impacto ambiental de proyectos. Mediante Resolución de 9 de agosto de 2019, el director general de Calidad y Educación Ambiental delega la competencia de evaluación de impacto ambiental de proyectos en el director general de Medio Natural y de Evaluación Ambiental (DOGV 8614, 16.08.2019).

Informe de impacto ambiental

Primero

Se considera que el proyecto de «mejora de la funcionalidad y seguridad vial de la carretera CV-622 desde la CV-60 a Beniatjar (CV-615)» no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 46 y 47 y los criterios establecidos en el anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y que no es necesario realizar un procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario, siempre que se realice según lo establecido en el documento ambiental remitido y las condiciones que a continuación se especifican:

1. Si fuera necesario materiales de relleno y zahorras externos se utilizarán preferentemente materiales naturales excavados (entendiendo como tales los definidos en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre) o RIAs siempre y cuando cumplan los parámetros técnicos. En su defecto provendrán de canteras o préstamos existentes y legalmente autorizadas, para lo que durante el seguimiento ambiental de la obra se realizarán las comprobaciones oportunas con el Servicio Territorial de Industria y Energía de Alicante.

2. Se deberá realizar un programa de vigilancia ambiental que garantice el cumplimiento de las indicaciones y de las medidas previstas para prevenir, corregir y, en su caso, compensar, contenidas en el estudio de impacto ambiental, tanto en la fase de ejecución como en la de explotación, desmantelamiento o demolición.

3. 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.

4. Corresponde al órgano sustantivo el seguimiento del cumplimiento del informe de impacto ambiental.

Segundo

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el presente informe de impacto ambiental se publicará en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* debiendo entenderse que ello no exime al promotor de la obtención de las autorizaciones que resulten legalmente exigibles así como del cumplimiento de todos los preceptos legales que resulten de aplicación.

Tercero

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el presente informe de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si una vez publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* no se hubiera procedido a la autorización del proyecto en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación.

Quart

D'acord amb el que s'ha disposat en l'article 47.6 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, el present informe d'impacte ambiental no serà objecte de cap recurs, sense perjudici dels que, si és el cas corresponga en la via administrativa o judicial contra l'acte, si escau, d'autorització del projecte.

Cinqué

D'acord amb l'article 48 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, l'òrgan substantiu, en el termini de quinze dies des que adopte la decisió d'autoritzar o denegar el projecte, remetrà al diari oficial corresponent, per a la seua publicació, un extracte del contingut d'aquesta decisió. Així mateix, publicarà en la seua seu electrònica la decisió sobre l'autorització o denegació del projecte i una referència al diari oficial corresponent en el qual es va publicar l'informe d'impacte ambiental.

València, 2 d'octubre 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.»

València, 29 d'octubre 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.

Cuarto

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el presente informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Quinto

De acuerdo con el artículo 48 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el órgano sustantivo, en el plazo de quince días desde que adopte la decisión de autorizar o denegar el proyecto, remitirá al diario oficial correspondiente, para su publicación, un extracto del contenido de dicha decisión. Asimismo publicará en su sede electrónica la decisión sobre la autorización o denegación del proyecto y una referencia al diario oficial correspondiente en el que se publicó el informe de impacto ambiental.

València, 2 de octubre 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.»

València, 29 de octubre 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.