

se contemplan cuatro alternativas: La 1.1, que es coincidente en planta con la de igual denominación del estudio informativo y ligeramente modificada en alzado en su primer tramo; la 1.2, que coincide en planta con la 1.1 pero con la rasante rebajada en la zona de viviendas, discurriendo en trinchera y separada de éstas por un dique de tierra; la 1.3, que se desarrolla lo más alejada posible de la urbanización sin afectar a la carretera M-115 con un trazado en terraplén; y la 1.4, que discurre a 200 metros del límite más próximo de la urbanización y en trinchera. En el subtramo 2, desde la finca «El Abalón» (Paracuellos de Jarama) hasta la zona de la Mesilla, para crear un tronco común a la R-2 y la M-50, se consideran dos alternativas: La 2.1 mantiene el trazado de la M-50 (solución 1.1 + 1 del estudio informativo) y se le incorpora la R-2 poco antes del enlace con la carretera M-113, mientras que la 2.2 mantiene el trazado de la R-2 y la M-50 se le incorpora en la zona de La Zorrera. En el subtramo 3, que comprende el cruce sobre el río Jarama, se estudian dos alternativas: la 3.1 corresponde a la solución 1 del estudio informativo de la M-50, y la 3.2, que cruza el río Jarama aproximadamente 750 metros más al norte que la 3.1 y corresponde a la traza prevista en el anteproyecto de la R-2, modificada respecto a la que se contempla en la DIA de la autopista de peaje Madrid-Guadalajara, por la construcción de la tercera pista del aeropuerto de Barajas y por las distancias mínimas de seguridad exigidas por AENA.

El documento remitido, respecto al tramo próximo a la urbanización «Los Berrocales», reconoce la ventaja de la solución 1.4 en lo que se refiere a menor impacto de las inmisiones sonoras sobre las edificaciones de dicha urbanización, pero propone una solución en la línea de la 1.2 ó 1.3 con pantallas antirruido, por tener mejor trazado y no exigir la modificación de la M-115. Respecto al subtramo 2, argumenta que ninguna de las dos soluciones afecta de forma directa al «lek» de Cobeña; que la solución 2.2 cuenta con reserva de terrenos en el Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Paracuellos de Jarama y que las actuaciones previstas en el mismo afectarán gravemente a las poblaciones de avutardas de la zona, haciendo inviable su supervivencia; que la solución 2.2 se apoya en el trazado de la R-2, el cual tiene una DIA que lo declara medioambientalmente aceptable; que la solución 2.2 implica menor movimiento de tierras y mayor calidad de trazado que la 2.1 y que el trazado común de ambas soluciones en la zona más septentrional del subtramo no admite un mayor desplazamiento hacia el Sudoeste, por incrementar la afección a la zona arqueológica calificada como Bien de Interés Cultural por la Comunidad de Madrid y al «Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido por su Interés Paleontológico» (cerro de La Mesilla) del Paracuellos de Jarama. En relación con el subtramo 3, el documento remitido considera que las dos soluciones contempladas atraviesan una mancha equivalente de bosque galería, formación con mayor valor de conservación, y superficies similares de cañaveral y pradera; asimismo considera que la solución 3.1 atraviesa una zona de masa vegetal más ancha y la 3.2 no afecta al arbolado disperso ni a la formación mixta del Monte catalogado denominado «Prado Dos Casas»; por todo ello, recomienda la solución 3.2. Por último, en relación con el tramo final, correspondiente al enlace con la variante de la carretera N-I, el documento remitido indica que no se prevé la continuación de la M-50 hasta la M-607, por lo que ésta finalizará en la N-I, en concreto en la variante proyectada, dado que el planeamiento urbanístico de San Sebastián de los Reyes y las actuaciones ya comprometidas y en ejecución impiden el enlace en la actual N-I. Asimismo, indica que el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes ha mostrado recientemente su conformidad respecto a los cruces de la M-50 y la variante de la N-I sobre el arroyo Quiñones, siempre y cuando las estructuras de paso estén correctamente dimensionadas y posibiliten la futura restauración de la vegetación de ribera y el futuro uso recreativo y de corredor hasta la confluencia con el río Jarama proyectado por el Ayuntamiento.

#### ANEJO VI

##### Resumen del informe de la Comunidad de Madrid solicitado por el Ministerio de Fomento relativo a la afección de la M-50 en el término municipal de Paracuellos del Jarama

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la CAM contesta a los aspectos requeridos por el Ministerio de Fomento indicando que el terreno por el que discurren las dos alternativas de la M-50 en el término municipal de Paracuellos de Jarama no está incluido en la ZEPa ni en la propuesta de LIC realizada por la Comunidad Autónoma de Madrid, no estando previsto por parte de la misma, a fecha del escrito, la ampliación de dicha propuesta. No obstante, indica la presencia del LIC denominado «Cuencas de los ríos Jarama y Henares», que es afectado por la M-50 a su paso por el término municipal de San Sebastián de los Reyes.

La Consejería indica que, según sus datos y los aportados por el Ministerio de Fomento, parte del terreno afectado por la M-50 en el término municipal de Paracuellos de Jarama es zona de campeo de avutardas, especie característica de la ZEPa y catalogada «Sensible a la alteración de su hábitat» en la CAM. La Consejería estima que ambas alternativas de la M-50 supondrían una afección similar a los grupos de avutardas, dado que dicha afección se centra en la zona donde ambas alternativas discurren coincidentes. En todo caso, la Consejería considera que la alternativa más oriental, denominada «B» en el plano adjunto al informe (2.2 del Ministerio de Fomento), que discurre en su tramo Norte coincidente con el trazado de la R-2, con DIA aprobada y pendiente de licitación actualmente, supondría respecto a la otra alternativa una mejora medioambiental debido a la agrupación de infraestructuras en un corredor único. (El plano adjunto al escrito no contempla el desplazamiento de la R-2 para formar un tronco común como parte integrante de la alternativa «A», que debiera equivaler a la 2.1 del Ministerio de Fomento en la que sí se incluye esta posibilidad).

La Consejería considera compatibles las dos alternativas de la M-50 con la conservación de las aves en la ZEPa, ya que en ningún punto afectan directamente al territorio de la ZEPa, estimando suficiente la distancia entre ésta y la infraestructura. No obstante, la Consejería indica que existe una importante población de avutardas en el exterior de la ZEPa que se vería afectada por la nueva autopista, por lo que dicha afección debe ser tenida en cuenta a la hora de proponer medidas correctoras, que incluirán el aislamiento acústico y visual de la infraestructura, la mejora del hábitat en sus alrededores y el seguimiento de la evolución de las poblaciones de avutardas y otras aves esteparias (aguiluchos y sisón) durante las fases de construcción y explotación de la vía.

#### 2594 RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la nueva carretera de acceso al Puerto de Castellón (Castellón), de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha de 6 de febrero de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen de la nueva carretera de acceso al puerto de Castellón, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció, a continuación, un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 3 de junio de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas e informe sobre alcance y contenidos del estudio de impacto ambiental.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 5 de febrero de 1999, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 9 de abril de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el Estudio Informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública.

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fechas 1 y 9 de junio de 1999, remitió a la Dirección General

de Carreteras informes en los que se detallaban diferentes aspectos relativos a las alternativas consideradas y de contenido del estudio de impacto ambiental. Los citados informes requerían a la Dirección General de Carreteras la redacción de un nuevo estudio de impacto ambiental y el sometimiento del mismo a una nueva información pública. Los informes detallaban las alternativas a considerar por el nuevo estudio y aspectos concretos a considerar por el mismo. Esas alternativas se concentraban en el máximo aprovechamiento de la N-225.

El requerimiento de redactar un nuevo estudio de impacto ambiental se fundamenta en la necesidad de profundizar en la búsqueda, estudio y análisis de alternativas, razonablemente viables, que satisfagan la intención del promotor de desarrollar una nueva carretera de acceso al puerto de Castellón. Esta circunstancia ya había sido expuesta en el informe de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 3 de junio de 1998, por el que se dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas, y no fue adecuadamente considerada por el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras conforme a lo especificado en los informes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, redactó un nuevo estudio informativo y un nuevo estudio de impacto ambiental en los que se desarrollan 11 posibles alternativas.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió el nuevo estudio informativo y el nuevo estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de Información Pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 29 de julio de 1999.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 11 de octubre de 1999 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del nuevo estudio informativo.

Los aspectos más destacados del nuevo estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del segundo trámite de información pública se acompaña como anexo IV. Los aspectos ambientales a que se refieren las alegaciones son básicamente los mismos que se manifestaron en la información pública del primer estudio informativo y estudio de impacto ambiental.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo de la nueva carretera de acceso al puerto de Castellón (Castellón).

#### *Declaración de impacto ambiental*

Examinada la documentación contenida en el expediente, y completado el análisis con una visita a la zona del proyecto, se considera que de todas las soluciones analizadas por el promotor para el proyecto de la nueva carretera de acceso al puerto de Castellón, las alternativas que menos efectos ambientales adversos generan son las alternativas del grupo C (alternativas C, C1 y C').

No obstante, y dado que la Dirección General de Carreteras, atendiendo a otros criterios no ambientales, como son criterios técnicos y de seguridad, funcionales, económicos y territoriales, propone el desarrollo en fases posteriores de la alternativa E, el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa E, así como su ejecución y explotación, deberá observar las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y deberá cumplir, además, las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado.—Dado que el territorio donde se inserta la actuación presenta elementos culturales valiosos, núcleos de población y una geomorfología plana, el trazado que finalmente desarrolle el correspondiente proyecto de construcción deberá atender, siempre que sea técnicamente viable, a las siguientes mejoras ambientales del mismo:

Entre los puntos kilométricos 0+000 y 1+000, con objeto de minimizar la ocupación del entorno de la ermita del Carmen, la duplicación de calzada se realizará por la margen izquierda.

Entre los puntos kilométricos 0+000 y 5+000, donde está prevista la duplicación de la carretera existente, se aprovechará en la mayor medida posible dicha carretera como calzada de la futura vía.

Con objeto de disminuir la afeción debida al ruido y a la intrusión visual en el grupo de viviendas Lourdes, situado entre los puntos kilo-

métricos 1+500 y 2+000, se modificará el trazado de forma que el borde de la calzada no quede a menos de 100 m de las viviendas habitadas. Si esto no fuese técnicamente posible, la carretera discurrirá en túnel en el tramo que quede a menos de la distancia indicada de las viviendas. En esta zona, entre la glorieta «Matutano» (punto kilométrico 1+500) y la CN-340 (punto kilométrico 2+000) se suprimirá la vía de servicio de la margen izquierda, utilizándose la actual carretera como vía de servicio.

En el entorno del Museo Etnológico de El Fadrell, punto kilométrico 4+300, la duplicación de calzada se realizará por la margen derecha de la carretera existente. Así, entre los puntos kilométricos 4+150 al 4+500, la nueva carretera, incluidas las vías de servicio, no sobrepasará el límite de la margen izquierda de la carretera actual.

El cruce con la carretera que discurre en paralelo al encauzamiento previsto del cauce del barranco de Fraga, punto kilométrico 6+190, se realizará de forma que la vía objeto de esta declaración pase sobre la citada carretera, al contrario de lo previsto en el estudio informativo, siempre y cuando se deduzca su viabilidad técnica del correspondiente estudio hidráulico en la zona.

Con objeto de disminuir la ocupación de terreno y el efecto barrera, entre los puntos kilométricos 5+500 al 7+500 la rasante de la carretera, que en esta zona discurre en terraplén, lo hará a la menor altura posible sobre el terreno, teniendo en cuenta la cota necesaria para el paso sobre la carretera del punto kilométrico 6+810.

2. Protección y conservación de suelos.—Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones, cuya altura deberá definirse en el pliego de condiciones técnicas particulares del proyecto de construcción, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En el proyecto de construcción se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

3. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico.—Todas las aguas residuales procedentes, durante la fase de construcción, de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria, zonas de almacenamiento de materiales, instalaciones provisionales de obra y plantas de aglomerado asfáltico, se someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Los lugares donde se ubiquen estas instalaciones dispondrán de balsas de decantación. En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de dichas balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre barrancos o acuíferos. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida si no sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos.

El proyecto de construcción incluirá un estudio hidrogeológico que caracterice geológicamente el territorio atendiendo a la delimitación de zonas permeables, semipermeables e impermeables y defina la altura del nivel freático. Con las conclusiones del citado estudio se decidirá sobre el emplazamiento de las instalaciones auxiliares antes citadas, considerándose como zonas no aptas las zonas permeables y semipermeables.

El proyecto de construcción incorporará las previsiones de encauzamiento del Barranco de Fraga.

Las anteriores medidas y estudios se desarrollarán en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Júcar.

4. Permeabilidad territorial y protección de la fauna.—A pesar de que el estudio de impacto ambiental considera suficiente la permeabilidad de la infraestructura, el proyecto de construcción incorporará la adecuación de las obras de drenaje como pasos para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos. El proyecto incluirá un estudio específico que determine la ubicación, dimensiones y características de los referidos pasos, de manera que se asegure la duplicidad funcional.

El programa de vigilancia ambiental, para la fase de explotación, incorporará las campañas de muestreo necesarias para verificar la eficacia de las medidas aplicadas.

5. Protección del patrimonio cultural.—En coordinación con la Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalidad Valenciana, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación de la vía y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra. En su caso, la memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el Proyecto de Construcción.

Además, el proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra y elaborado en consulta con la citada Consejería, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

El proyecto de construcción desarrollará, en coordinación con la citada Consejería y la Consejería de Medio Ambiente, las medidas necesarias para garantizar la continuidad de la vía pecuaria y vía romana del Camí del Caminás, de forma que se garantice el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

6. Contaminación acústica.—Siguiendo las recomendaciones del estudio de impacto ambiental, el proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, especialmente en el inicio del trazado (puntos kilométricos 0+000 al 4+500), cruce de las avenidas de los Hermanos Bou y del Mar y parte final del trazado (puntos kilométricos 9+000 al 10+600). El citado estudio determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección acústica y, en su caso, las características de dichas medidas.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la nueva carretera serán los siguientes, medidos a dos metros de las fachadas, y para cualquier altura, de las edificaciones.

Zonas residenciales:

Leq (7-23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (23-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zona industrial, comercial o empresarial:

Leq (7-23 horas) menor que 75 dB (A).

Leq (23-7 horas) menor que 75 dB (A).

En cuanto a zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a la que estén destinadas no sufra alteraciones por motivos acústicos.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de implantar o suplementar medidas mitigadoras.

7. Localización de canteras, préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—El proyecto de construcción incluirá la localización de canteras, préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, a una escala de detalle no menor de 1:10.000. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual. El emplazamiento final de los vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares de obra se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. Las canteras utilizables para la ejecución del proyecto deberán estar legalizadas.

Se consideran zonas de exclusión para la instalación de canteras, préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, las siguientes zonas:

Formaciones permeables y semipermeables, identificadas por el estudio hidrogeológico a que se refiere la condición 3.

Zona de la antigua marjalera de Castellón, especialmente los enclaves de Ullal de la Comare, Patos y Parcela de Rafalafena.

Zonas con alto potencial arqueológico identificadas en el estudio de impacto ambiental o que se deriven de la prospección a que se refiere la condición 5.

8. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—El proyecto de construcción incluirá un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: Préstamos, vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, viario de acceso a la obra, desmontes y terraplenes, bocas del túnel, enlaces y entorno de la ermita del Carmen y entorno del Museo de Mosén Fadrell.

Además, se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de

desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental, solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el Proyecto de Construcción.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía; asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

9. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello, el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes del inicio de las obras:

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.

d) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre medidas relativas a la protección y conservación de suelos, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y estado final de los drenajes acondicionados como pasos de fauna, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

En su caso, informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 8.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

10. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección y conservación de suelos, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y estudio hidrogeológico, a que se refiere la condición 3.

Estudio específico y proyecto sobre adecuación de las obras de drenaje como pasos de fauna, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 5.

Estudio acústico y, en su caso, proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 6.

Estudio específico y emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

11. Financiación de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán con memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto en el proyecto. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 20 de enero de 2000.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

## ANEXO I

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza .....	—
Confederación Hidrográfica del Júcar .....	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana .....	—
Subdelegación del Gobierno en Castellón .....	X
Autoridad Portuaria del Puerto de Castellón .....	X
Dirección Provincial del Ministerio de Industria y Energía en Castellón .....	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Consellería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana .....	X
Consellería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana .....	X
Consellería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana ..	X
Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana .....	—
Presidencia de la Generalitat Valenciana .....	X
Diputación Provincial de Castellón .....	—
Instituto Tecnológico Geominero de España .....	—
Ayuntamiento de Castellón .....	—
Ayuntamiento de El Grao .....	—
Instituto de Ciencias Biológicas y Geológicas de la Generalitat Valenciana .....	—
Facultad de Biología de la Universidad de Valencia .....	—
Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia ..	—
E.T.S. de Ingenieros Agrónomos de la Universidad Politécnica de Valencia .....	—
E.T.S de Ingenieros de C, C y P de la Universidad Politécnica de Valencia .....	—
Laboratorio de Medio Ambiente de la Universidad de Valencia ..	—
CODA .....	—
AEDENAT .....	—
FAT .....	—
ADENA .....	—
SEO .....	—
GREENPEACE .....	—
Sociedad de Conservación de Vertebrados .....	X
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME) en Torrent (Valencia) .....	—
Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina (APNAL) en Vinaroz (Castellón) .....	—
Centre Excursionista de Castelló en Castellón .....	X
Colla Ecologista de Castelló en Castellón .....	X
Grup D'Estudi i Protecció de Rapinyaires (GER) en Vilareal (Castellón) .....	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental .....	X

Los aspectos más significativos de las respuestas recibidas son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Júcar informa que si el proyecto afecta al dominio público hidráulico y/o su zona de policía, deberá ajustarse en todas sus fases a lo dispuesto en la Ley de Aguas 29/1985, sus reglamentos y demás disposiciones que la desarrollan. Indica que en la zona de actuación, de acuerdo con la memoria-resumen, existen marjales que pueden tener interés ambiental.

La Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación señala que en el entorno del proyecto se ha ejecutado la obra de reconversión de la estación elevadora y conducción de aguas hasta la acequia mayor en Castellón de la Plana, pudiendo verse afectada por alguna alternativa. Indica que desde el punto de vista agrícola la alternativa que menos afecta es la que discurre por la carretera existente entre Almazora y El Grao de Castellón.

La Consejería de Medio Ambiente indica que las distintas alternativas se desarrollan en un área fundamentalmente agrícola de cultivos de cítricos, ocupando incluso antiguas zonas de marjal actualmente colmatadas. Considera que se debería realizar un estudio de campo para detectar la posible existencia de zonas de marjalería no colmatadas y un estudio hidrológico que determine el riesgo de inundación. Advierte que la zona presenta un elevado riesgo de contaminación de acuíferos debido a la porosidad de los materiales que la forman. Indica la existencia de la vía pecuaria «Camí del Caminás» y solicita que se analice la permeabilidad transversal de la infraestructura desde la óptica hidráulica, faunística y de tráfico agrícola.

Advierte que la obtención de materiales para la construcción y la creación de escombreras son actividades que deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental según la legislación autonómica.

La Consejería de Cultura, Educación y Ciencia indica que en la franja de la Plana, entre Castellón y su puerto, se encuentra la antigua vía romana del Caminás y que la afección sobre esta vía se hace más agresiva entre Fadrell y la ermita de San Jaume. Advierte sobre posibles asentamientos a lo largo del Caminás y de las vías transversales a ésta como el Camí

Vell de la Mar y el d'Antrilles. Indica que la planimetría aportada por la memoria-resumen es incompleta al no presentar los yacimientos del Caminás y el Pujol de Gasset.

Considera que la opción más agresiva es la que discurre entre El Fadrell y San Jaume, si bien la alternativa más oeste, al discurrir próxima al Caminás, puede ser más conflictiva. Recomienda una prospección previa para dilucidar cual de los trazados es más conveniente y requiere prospecciones y excavaciones para las siguientes fases del proyecto.

La Autoridad Portuaria de Castellón señala que todas las opciones de trazado presentadas en la memoria resumen son aceptables y solicita que la actuación se proyecte con doble calzada para cuatro carriles, conectando con las vías locales de gran capacidad.

La Sociedad de Conservación de Vertebrados (SCV) advierte sobre los efectos del ruido sobre la fauna y el atropello de determinadas especies de anfibios, aves y micromamíferos. Solicita la instalación de pasos subterráneos para fauna independientes de las obras de drenaje de la carretera. Solicita que en las labores de revegetación se utilicen especies que no atraigan a la fauna a su entorno.

El Centre Excursionista de Castelló señala como temas insuficientemente tratados en la documentación recibida los siguientes: Posibles aterramientos, drenajes, desagües, prevención de inundaciones, constitución de suelos, reposición de vegetación en terraplenes, sistemas y previsiones de las acequias, problemas derivados de la ejecución de túneles bajo el nivel freático y del mar, etc. Recomienda la solución que discurre más próxima al mar al ser la que utiliza más la N-225. Indica que el resto de alternativas discurren muy pegadas y paralelas al camino Hondo, dejando un escaso margen entre dicho camino y la nueva carretera. Considera que la actuación debe proyectarse como doble vía para cada uno de los sentidos.

La Colla Ecologista de Castelló indica que la información facilitada por la memoria resumen es insuficiente. Advierte que el proyecto generará una barrera entre Castellón y el Grao. Expone la conveniencia de rehabilitar al máximo las infraestructuras ya existentes, por lo que propone, como alternativa a la actuación presentada en la memoria resumen, una solución, denominada solución sur, consistente en mejorar la actual N-225 hasta el Grao, incorporando un ramal de acceso al puerto y un túnel de acceso a la zona norte.

## ANEXO II

### Descripción del segundo estudio informativo y sus alternativas

El objeto del estudio es seleccionar el trazado más recomendable para la construcción de una nueva carretera de acceso al puerto de Castellón, que evite el paso de tráfico pesado y de mercancías peligrosas por el núcleo urbano del Grao de Castellón.

El estudio plantea 11 posibles alternativas, todas ellas con origen común en el enlace norte de la futura Variante de Almassora. Todas aprovechan en mayor o menor medida el corredor de la N-225, todas tienen un tramo paralelo al mar, entre los núcleos de Castellón y El Grao, más o menos próximo a uno u otro, y todas tienen un tramo final perpendicular a la fachada marítima para acceder a la zona norte del puerto.

Las alternativas A1, B1, C1, D1 y E1, tienen el mismo trazado que las alternativas A, B, C, D y E, respectivamente, diferenciándose únicamente en que, en las primeras, el cruce con la avenida del Mar y la avenida Hermanos Bou se hace con glorietas a nivel, mientras que en las segundas se hace a desnivel.

Alternativa A: Es la alternativa que aprovecha en un menor recorrido la N-225, pues la abandona 500 m antes del Museo de El Fadrell para tomar dirección noroeste, cruzando la avenida de los Hermanos Bou, hasta sobrepasar la avenida del Mar, donde toma dirección este, antes de llegar al Camino Hondo, para penetrar en el puerto, después de cruzar el Camino del Serradal y la Avenida de Ferrandis Salvador. La alternativa incluye un ramal de conexión entre el nuevo trazado y el actual cruce de la N-225 y la CS-703 (carretera de Almassora).

Tiene una longitud de 10.887 m y presenta 9 enlaces.

Alternativa B: Aprovecha la N-225 hasta el acceso al polígono industrial y la refinería. A partir de este punto toma dirección norte cruzando las avenidas de los Hermanos Bou y del Mar unos 500 m al este de la alternativa A. Sobrepasado este punto, toma orientación este para coincidir con el trazado de la alternativa A.

Tiene una longitud de 12.023 m y presenta 10 enlaces.

Alternativa C: Aprovecha en mayor medida la N-225 que la alternativa B, pues abandona dicha carretera un kilómetro antes de llegar al casco urbano de El Grao. En ese punto toma dirección norte, en paralelo al mar, para cruzar las avenidas de los Hermanos Bou y del Mar y unirse al trazado

de las alternativas A, B, D y E. Esta alternativa se aleja 2,5 km del casco urbano de Castellón, aproximándose al del Grao.

La alternativa C tiene una longitud de 11.131 m y presenta 10 enlaces.

Alternativa D: Aprovecha la N-225 en la misma medida que la alternativa B; al abandonar dicha carretera toma dirección noroeste para unirse con la alternativa A entre las avenidas Hermanos Bou y del Mar.

Tiene una longitud de 12.641 m y presenta 10 enlaces.

Alternativa E: Aprovecha la N-225 en un término intermedio entre la alternativa A y las alternativas B y D. Abandona la N-225 en su cruce con la carretera de Almassora. A partir de ese punto toma dirección paralela al mar hasta el cruce de las avenidas de los Hermanos Bou y del Mar, donde toma dirección este, coincidiendo el trazado con el de las alternativas A, B y D. Esta alternativa incluye una conexión de 700 m con la N-225, siguiendo el Camino Villamargo, para dar acceso a la refinería.

Tiene una longitud de 11.511 m y presenta 10 enlaces.

Las anteriores alternativas tienen en común la variante por el sur del Grupo Lourdes, al inicio del trazado, y el soterramiento del acceso al puerto entre el Camino del Serradal y la avenida de Ferrandis Salvador, al final del trazado.

Alternativa C': Surge como respuesta a la propuesta de la Colla Ecologista de Castellón de aprovechar en mayor medida la N-225. Presenta un túnel desde el inicio del núcleo de El Grao, bajo la avenida Juan de Austria y el camino del Serradal, hasta el puerto. El túnel presentado tiene una longitud de 1.650 m. La longitud de la alternativa C' es de 10.605 m y presenta 7 enlaces.

El estudio cita la alternativa F, que se corresponde con un trazado similar al de la alternativa C', penetrando al puerto perpendicularmente a su muelle Sur.

El estudio informativo incluye una comparación de las diferentes alternativas atendiendo a criterios técnicos y de seguridad, funcionales, medioambientales, económicos y territoriales. Los pesos dados a cada criterio son 8, 7, 8, 5 y 2 respectivamente.

El estudio incluye un capítulo de sensibilidad de la solución propuesta en el análisis multicriterio, en el que se expone que únicamente aumentando el peso del criterio medioambiental en un 74 por 100 sobre el peso inicialmente previsto se conseguiría igualar la alternativa E y la C.

El estudio concluye recomendando la alternativa E.

Las características de la alternativa E son las siguientes:

Dos calzadas de 7 m en el tronco

Dos calzadas de 7 m y vías de servicio de 5 m en la variante del Grupo Lourdes.

Dos calzadas de 3,5 m en el tronco soterrado entre el C.º del Serradal y la avenida de Ferrandis Salvador.

## ANEXO III

Resumen del segundo estudio de impacto ambiental.—El estudio incluye, como aspectos ambientales potencialmente afectables, los siguientes: Climatología, calidad atmosférica y ruido, geología, geomorfología, edafología, hidrología (superficial y subterránea), vegetación, fauna, paisaje, socioeconomía, planeamiento urbanístico, vías pecuarias y patrimonio histórico-artístico.

Los impactos característicos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son:

Respecto a la hidrológica superficial, considerando la interceptación de la escorrentía superficial, las alternativas más favorables son las C, C1 y C', que aprovechan en mayor medida la N-225. En las alternativas B1 y D1 el impacto es subterráneo.

En la hidrología subterránea las alternativas más favorables son las A, A1, E y E1, al transitar en menor longitud en limos pardos-grises y negros y atravesarlos en dirección este-oeste coincidente con la circulación de las aguas. Las alternativas más desfavorables son las C, C1 y, en mayor medida, la C' al presentar mayor longitud por la unidad de depósitos eólicos donde el nivel freático es muy superficial.

Respecto a la vegetación, el estudio indica que en los trabajos de campo realizados no se han detectado afecciones sobre zonas de marjalería de elevado valor ambiental. El estudio aporta datos de la antigua zona de marjalería, indicando que las alternativas A, A1, B, B1, D, D1, E y E1 la atraviesan en 1.590 m, y las alternativas C y C1 la atraviesan en 2.600 m. La alternativa C' no afectaría a la antigua zona de marjalería al suponer una duplicación de la N-225. El Estudio expone que los terrenos ocupados por la antigua marjalería están ocupados en la actualidad por zonas de huertas y frutales con abundante edificación dispersa.

Atendiendo al uso del suelo, el estudio indica que la afección de las alternativas A, A1, B, B1, D, D1, E y E1 es superior a la de las alternativas C, C1 y C', al ocupar las primeras suelo de alto valor agrícola.

Respecto al patrimonio cultural, el estudio recoge la afección de todas las alternativas sobre la vía pecuaria del Camí del Caminás y la proximidad a la ermita del Carmen. Ninguna de las alternativas afecta directamente a elementos del patrimonio arqueológico; no obstante, las alternativas A y A1 discurren a 200 m de la Villa romana de la partida de Villamargo y a 500 m de la Villa romana del camino de Sant Josep, lo que indica que el área es de un elevado potencial arqueológico. El resto de alternativas discurren próximas al Museo etnológico de El Fadrell.

Los impactos de cada alternativa, calificados como elevados por el estudio de impacto ambiental, son los siguientes:

Alternativa A: Sobre los usos del suelo (en fase de construcción y servicio) y sobre el patrimonio arqueológico en fase de construcción.

Alternativa A1: Sobre los usos del suelo (en fase de construcción y servicio) y sobre el patrimonio arqueológico en fase de construcción.

Alternativa B: Sobre los usos del suelo en fase de construcción y servicio.

Alternativa B1: Sobre los usos del suelo (en fase de construcción y servicio) y sobre la hidrología superficial (en fase de construcción y servicio).

Alternativa C: Sobre la hidrología subterránea (en fase de construcción y explotación).

Alternativa C1: Sobre la hidrología subterránea (en fase de construcción y explotación).

Alternativa D: Sobre los usos del suelo (en fase de construcción y servicio).

Alternativa D1: Sobre los usos del suelo (en fase de construcción y servicio) y sobre la hidrología superficial (en fase de construcción y servicio).

Alternativa E: Sobre los usos del suelo (en fase de construcción y servicio).

Alternativa E1: Sobre los usos del suelo (en fase de construcción y servicio).

Alternativa C': Impactos muy elevados sobre el estado acústico (en fase de construcción) y sobre la hidrología subterránea (en fase de construcción y servicio). Impactos elevados sobre la calidad atmosférica y permeabilidad territorial durante la fase de construcción.

El estudio asigna un valor numérico al impacto sobre cada factor del medio y pondera los diferentes factores para obtener una calificación del impacto global.

El estudio de impacto ambiental concluye que, de acuerdo con esa calificación de impacto global, en la fase de construcción todas las alternativas, excepto las alternativas C y C1, presentan un impacto severo. En la fase de servicio todas las alternativas presentan un impacto moderado, siendo la alternativa C' (desdoblamiento de la N-225), la más favorable, seguida de las alternativas C, C1, E, E1, A y A1.

El estudio propone medidas protectoras y correctoras dirigidas a mitigar los impactos detectados y aporta un programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental aporta los siguientes anejos: Contestaciones recibidas a la memoria resumen, estudio hidrológico, estudio de yacimientos, canteras y préstamos, valoración acústica y reportaje fotográfico.

#### ANEXO IV

##### Información pública del segundo estudio de impacto ambiental

Se han presentado 14 alegaciones durante el período de información pública.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones:

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes considera especialmente necesaria la actuación. Expone que el proyecto debe garantizar la compatibilidad, adecuación y coordinación con el PGOU de Castellón, que se encuentra en fase de tramitación.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica que, examinado el apartado de hidrología y drenaje del estudio informativo, se estima que afecta a las previsiones sobre el encauzamiento del barranco de Fraga, actualmente en proyecto. Solicita que en fases posteriores se coordine la obra de fábrica a realizar sobre dicho barranco con el estado en que se encuentre el encauzamiento en ese momento.

El Grupo para el Estudio y Conservación de los Espacios Naturales (GECEN) indica que existe una zona húmeda, denominada «Marjalera de Castellón», recogida en el Inventario de Zonas Húmedas de la Consejería de Medio Ambiente. Advierte que la Marjalera cuenta con valores e intereses a nivel histórico, social y ecológico de gran importancia y que así consta en la revisión del PGOU de Castellón. Señala que el Mapa Geocientífico de la provincia de Castellón (INGEMISA, 1991) cataloga el área como de interés medio para la conservación de la naturaleza. Relaciona

la diversa legislación y convenios internacionales que protegen las zonas húmedas y por tanto la Marjalera de Castellón. Advierte que, si se elige una opción que no sea la C', se aumentaría el riesgo de inundación. Indica que la revisión del PGOU de Castellón, aún sin aprobar, considera a la zona como suelo no urbanizable protegido, por lo que entiende que la opción más respetuosa con esos valores es la C'. Señala que el estudio de Impacto Ambiental desconoce la realidad de este degradado pero aún existente humedal. Expone que el estudio cita especies de fauna que no existen en la zona y omite otras que sí existen.

Indica que la alternativa E, además de discurrir por la Marjalera de Castellón, supone un mayor impacto por el consumo de territorio, la mayor longitud de trazado, la afección a la agricultura, el riesgo de inundabilidad por crear una barrera artificial, la afección a un mayor número de propietarios, no aprovecha las infraestructuras viarias actuales, no soluciona los accesos al polígono industrial del Serrallo y crea una nueva barrera entre el Grao y la ciudad de Castellón. Considera que la elección de la alternativa C' o F supondría eliminar una barrera entre el Grao y Castellón. La alegación aporta el documento elaborado por GECEN titulado «Propuesta para la recuperación y protección de los principales valores naturales de la Marjalera de Castellón».

La Colla Ecologista de Castellón manifiesta su disconformidad con la alternativa seleccionada, indicando que supondrá la destrucción de una parte importante de la huerta de Castellón, de las infraestructuras agrarias y de una parte importante de marjal, creando una barrera tanto física como psicológica entre la ciudad de Castellón y el Grao.

Considera como mejor alternativa la que denominan solución sur-sur (alternativa C' del estudio informativo, accediendo al puerto por el sur), indicando, entre otras, ventajas tales como: Mejor solución desde criterios sociales y ecológicos, menor coste de expropiaciones, crecimiento futuro del puerto hacia el sur y futura estación de mercancías de RENFE en Vilareal.

Finalmente, indican que el estudio de impacto ambiental no es riguroso y que menosprecia el importante valor ecológico del espacio que se verá afectado, señalando que la opción que finalmente se construya se realice con el máximo rigor para la minimización de su impacto ambiental en los aspectos siguientes: Paisajístico, visual, contaminación acústica, efectos sobre el acuífero, actividad agrícola, flora y fauna, sin olvidar la seguridad vial.

El Servicio de Carreteras de la Diputación de Castellón manifiesta que la alternativa seleccionada en el estudio informativo, alternativa E, se considera correcta, informando favorablemente sobre ella.

El Ayuntamiento de Castellón de la Plana manifiesta que en la sesión celebrada por la Comisión Especial de Accesos al Puerto el 31 de agosto de 1999 se informó como alternativa adecuada la señalada en el estudio informativo con la letra E.

El Puerto de Castellón manifiesta diversas consideraciones respecto a determinados aspectos de las alternativas E, C y C':

Respecto a la alternativa E:

Discurre por una zona intermedia entre la ronda este y el núcleo del Grao de Castellón, resolviendo el problema del desequilibrio infraestructural registrado durante mucho tiempo en la ciudad.

Entra en la zona portuaria por el norte, zona donde actualmente se desarrolla la totalidad de la actividad portuaria y, además, resuelve a través del ramal de enlace con la zona industrial del Polígono del Serrallo el posible acceso portuario por el sur, si algún día se produjera el crecimiento de las instalaciones portuarias hacia el sur.

Soluciona definitivamente la conectividad de las instalaciones portuarias con la red de comunicaciones de interés general del Estado.

Es un trazado respetuoso con las edificaciones existentes y produce unas afecciones mínimas en este aspecto.

Se plantea una sección transversal acorde con las necesidades de tráfico futuras, con lo que se garantiza un adecuado nivel de servicio en la vía.

El túnel de acceso final discurre en sentido longitudinal paralelo al flujo de drenaje subterráneo al mar y, al ser su longitud de tan solo 400 metros, no afecta al desagüe de las aguas subterráneas en su camino hacia el mar.

Gran parte del trazado discurre por terreno estable no saturado por el nivel freático, por lo que no constituye barrera alguna para el drenaje natural de las aguas subterráneas.

Es, de todas las alternativas planteadas, la que afecta menos a la zona denominada marjalera, ya que el tronco principal de la misma transcurre por la zona exterior de la misma.

Respecto a la alternativa C:

Esta alternativa, en su parte final, bordea el actual casco urbano del Grao, lo cual, aparte de constituir una barrera al crecimiento urbano del

Grao, no resuelve definitivamente el problema del acceso a las instalaciones portuarias.

En la parte de trazado que discurre por la actual N-225, al tener que dotar a la vía de una sección transversal acorde con las necesidades de tráfico, las afecciones, tanto a edificaciones residenciales e industriales como a parcelas de cultivo, son numerosísimas, dada la distribución minifundista de la propiedad característica de esta zona.

Esta alternativa no posibilita la conexión de las instalaciones portuarias con la parte norte de la ciudad de Castellón, lo cual impide la conexión con la futura autovía de la Plana, corredor por el que va a discurrir principalmente todo el flujo de tráfico vinculado al sector cerámico y que es el principal tráfico del puerto, tanto en su faceta de exportación como de importación.

A partir del enlace con la N-225 el trazado discurre por la zona denominada marjalería, siendo de todas las alternativas planteadas la que más superficie de marjalería afecta.

Al transcurrir su trazado paralelo a la costa, y próxima a ella, se constituye en una barrera al drenaje natural de la zona de marjalería.

Al tener que ampliar la sección de la N-225, se afectaría de forma importante a la red de acequias (drenaje superficial).

Respecto a la alternativa C':

Son de aplicación las mismas consideraciones de trazado e hidrología y drenaje que las planteadas en la alternativa C.

La parte final de esta alternativa discurre en túnel más de 2 km de longitud con una sección estricta de 9 metros de calzada, lo que restringe la capacidad de la vía de una forma muy importante y aumenta el riesgo de accidente en su interior y limita las posibilidades de actuación en caso de accidente, con lo que, desde el punto de vista de seguridad vial, no es aconsejable planear una solución de este tipo.

El efecto de barrera subterránea que produciría un túnel paralelo a la línea de costa sería de graves consecuencias, dado que la profundidad del mismo (desde cota de cimentaciones) alcanzaría los 8 m, creando problemas graves de drenaje natural de la marjalería, sobre todo en época de lluvias prolongadas y fundamentalmente en edificios y plantas de sótano situados aguas arriba del túnel.

Los ciudadanos del Grao no merecen ser penalizados de nuevo con la ejecución de un túnel excavado a cielo abierto, con lo que la vida en dicha zona se haría imposible durante más de un año de obras, ampliando las molestias de ruidos y vibraciones una vez concluidas las obras.

Doña Pilar López Ramírez y cinco firmas más manifiestan que son propietarios de viviendas situadas en las cercanías de la carretera proyectada, junto a la glorieta de conexión con la carretera de Almassora. Alegan que pueden verse afectados por altos niveles de ruido, contaminación atmosférica e impacto visual por un muro proyectado. Exponen que existe potencial peligro por la existencia de movimientos de personas a pie y bicicleta que crucen la carretera en proyecto, fundamentalmente por tratarse de una carretera para tráfico pesado.

Solicitan que se contemplen medidas correctoras para la ejecución de las obras, como muro con elementos absorbentes, pavimento libre de elementos ruidosos, etc., y otros dispositivos para atenuar la contaminación acústica, así como la adopción de las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las personas.

La Asociación Palo Blanco-Camí Fondo expone que la alternativa E perjudica muy gravemente los intereses de esa asociación por las siguientes razones: Afecciones a fincas y propiedades de asociados, afecciones a la marjalería e incompatibilidad del proyecto con el P.G.O.U. que califica la zona como zona de especial protección.

Indica la necesidad de someter el estudio al proceso de evaluación ambiental y propone que se desarrolle una alternativa que dé acceso al puerto por el sur.

Don Fernando de Val Pardo expone las afecciones que causa el proyecto a una estación de servicio. Propone una alternativa a la variante por el sur del Grupo Lourdes que, según indica, es mejor desde el aspecto medioambiental al ir cubierta unos 100 m.

La Asociación de Vecinos El Faro hace referencia a anteriores alegaciones relativas a los aspectos siguientes: Creación de una barrera entre el Grao y Castellón, ampliación del puerto por el sur, destrucción de parte del marjal y de la huerta e infraestructuras agrarias.

Indican que la nueva información pública contempla la opción sur (alternativa C', con acceso al puerto por el norte) que no es exactamente la que ellos han defendido, consistente en el acceso al puerto por el sur.

Indican que la opción E, previamente consensuada, se argumenta de todas las formas posibles para que al final sea la aprobada indicando algunos aspectos concretos, tales como la sorprendente poca diferencia del valor de las expropiaciones entre las diversas opciones y el olvido

en presupuestos de las rotondas y viales para enlazar la refinería y el polígono industrial.

Indican que los argumentos para desestimar el acceso por el sur son las posibles filtraciones al túnel, problemas que parece ser que no tendrán en el túnel de entrada al puerto bajo el camino del Serradal y la avenida Salvador Ferrandis, ni el aparcamiento que se quiere construir en la zona lúdica del puerto.

Finalmente, indica que la autoridad portuaria ha previsto el crecimiento futuro del puerto por el sur y que en el futuro solicitará otros accesos por el sur.

## 2595

*RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de presa de Alcolea (Huelva), de la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la antigua Dirección General de Obras Hidráulicas remitió, con fecha 10 de julio de 1995, a la antigua Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto de presa de Alcolea.

Los datos principales del proyecto constituyen el anexo I.

Recibida la Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 8 de febrero de 1996, la mencionada Dirección General dio traslado a la Dirección General de Obras Hidráulicas de las contestaciones recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Obras Hidráulicas el estudio de impacto ambiental, fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huelva» de fecha 19 de agosto de 1998.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas, con fecha 22 de diciembre de 1998, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, que comprende el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y las alegaciones recibidas.

El anexo III incluye un resumen significativo del estudio de impacto ambiental.

La relación de alegantes en temas ambientales y un resumen de las alegaciones constituye el anexo IV.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Confederación Hidrográfica del Guadiana documentación complementaria aclaratoria de potenciales impactos sobre el medio ambiente.

Por acuerdo del Consejo de Ministros de 14 de mayo de 1999, se encomendó, entre otras actuaciones, la construcción y explotación de la presa de Alcolea a la sociedad estatal «Hidroguadiana, Sociedad Anónima», haciéndose cargo esta sociedad del expediente en curso, transmitido por la Confederación Hidrográfica del Guadiana, en fecha 24 de junio de 1999, razón por la que «Hidroguadiana, Sociedad Anónima», procedió a la elaboración de la documentación complementaria solicitada.

Con fecha 1 de diciembre de 1999, «Hidroguadiana, Sociedad Anónima», entregó a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación complementaria, que forma parte del expediente y cuyo resumen constituye el anexo V.

Examinada la documentación presentada, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución,