

Apellidos y nombre	Familia profesional
<i>Segundo premio</i>	
Almagro García, Cristina	Sanidad.
Aramendía Arraiza, Aintzane	Sanidad.
Bandrés Gómez, María	Peluquería y Estética.
Bautista Delgado, Raquel	Administración y Comercio.
Bermejo Gómez, Soraya	Sanidad.
Marín Prieto, María Ángeles	Administración y Comercio.
Otazu Irurzun, Idoia	Sanidad.
Otazu Martín Lázaro, Roberto	Administración y Comercio.
<i>Tercer premio</i>	
Alajarín Martínez, Andrés Manuel	Electricidad y Electrónica.
Añorga Oroz, Begoña	Sanidad.
Bañales Sanz, Virginia	Sanidad.
Barben Zugaldía, Ana	Administración y Comercio.
Calvo Villalta, Elisa María	Administración y Comercio.
Chasco Alecha, Elena	Sanidad.
García García, Antonio	Química.
Lecomberri Lorente, Amia	Sanidad.
Trujillo Molina, Antonio	Administración y Comercio.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

1126

RESOLUCIÓN de 13 de diciembre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de construcción de la Variante de Alcoy. CN-340 de Cádiz a Barcelona por Málaga, 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 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, 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 15 de febrero de 1994, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del proyecto de construcción de la Variante de Alcoy, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 19 de septiembre de 1994, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de Organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el Proyecto de Construcción y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 25 de mayo de 1995, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 20 de febrero de 1996, la Dirección General de Carreteras remitió a la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1982, de 29 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de Ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el Proyecto de Construcción de la Variante de Alcoy CN-340 de Cádiz a Barcelona por Málaga.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable el proyecto, siempre y cuando en la ejecución del mismo se observen las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las siguientes condiciones:

1. Cambios en la longitud del trazado.

Con el fin de no condicionar las distintas soluciones previstas para la variante del Barranco de la Batalla, se segregarán los primeros 3.788 metros quedando por lo tanto el proyecto de la Variante de Alcoy con una longitud total de 3.304 metros.

2. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico.

Con objeto de no impactar significativamente las características del sistema fluvial formado por los ríos Serpis, Barchell, Molinar y Polop, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte a dicho sistema.

En particular, en la construcción del puente sobre el río Serpis punto kilométrico 6,800, la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho de ocupación de la plataforma.

El diseño de la estructura del puente se realizará de manera que no sea necesaria la colocación de ninguna pila dentro del cauce.

Asimismo, se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre, se respetará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a 5 metros a cada lado del cauce.

Teniendo en cuenta la posible afección a los acuíferos situados en el entorno de la traza, según indica el estudio de impacto ambiental, se actuará de la siguiente forma:

- a) No se situarán en esas áreas maquinaria ni materiales ni se realizarán vertidos de ningún tipo.
- b) Se estudiará y diseñará la rasante de las excavaciones para situar la traza de la carretera y no afectar a los acuíferos.
- c) Se estudiarán las zonas de recarga de los acuíferos y diseñarán, presupuestarán y ejecutarán las obras necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas de su actual paso por dichas zonas.

Asimismo, se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención, que retengan los sedimentos terrosos producidos por la obra

Se construirán balsas de decantación y desbaste provisionales durante las obras para la recogida de las aguas de drenaje de los parques de maquinaria y de las zonas de instalaciones. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a los vertidos.

Se aplicarán otros tipos de tratamiento de depuración, si el seguimiento analítico de los efluentes de las balsas de decantación y desbaste arroja valores próximos a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos. Para ello, el Programa de Vigilancia Ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también puntos de control de calidad aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

3. Protección de la fauna.

A pesar de que el entorno inmediato del proyecto no presenta una gran riqueza faunística, por ser una zona muy humanizada, existe la posibilidad de encontrarse especies procedentes de otras zonas, tales como el Carrascal de la Font Roja, Sierra Mariola, etc.

Por lo tanto, además de seguir las recomendaciones establecidas en el estudio de impacto ambiental y con objeto de minimizar el efecto barrera y riesgo de atropello de la fauna, se llevará a cabo un estudio sobre sus pasos naturales y sobre la efectividad y suficiencia que en este sentido, tienen las obras de fábrica previstas (viaductos, drenajes, etc.).

4. Protección de la vegetación.

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación y a los cultivos. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la nueva vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, los taludes en tierras se restaurarán con tierra vegetal.

5. Mantenimiento de la permeabilidad territorial.

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. Todo desvío provisional se señalará adecuadamente.

Se deberá prestar especial atención a las intersecciones con la carretera actual de Pueblo Nuevo de San Rafael y con las vías pecuarias «Cañada Real de Pueblo Nuevo», «Cordel de las Casas de Pesella» y «Colada de la Fuente del Olmo». Asimismo, se protegerán y restituirán, en su caso, las acequias y canales que forman la red de riego de los cultivos de la zona, que pudieran verse afectados.

6. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico.

El proyecto incorporará, en coordinación con el Departamento competente de la Generalitat Valenciana, un Plan de Prospección Arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos.

Dicha prospección se intensificará en las zonas próximas al trazado o afectadas directamente por él. En particular se prestará especial atención a las posibles afecciones al «Descansadero de las Cuevas de Fuente del Pilar» y «El Planet».

La memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

7. Localización de vertederos.

Seguindo las recomendaciones del estudio de impacto ambiental, el proyecto determinará la ubicación de los vertederos destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación, no pudiendo establecerse los mismos en:

- Puntos de interés geológico o geomorfológico.
- Zonas bióticas de interés singular.
- Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.
- Aluviales de todos los ríos existentes en la zona afectada.

Asimismo, tampoco podrán establecerse en las áreas anteriores plantas de hormigonado y asfaltado, y parques de maquinaria.

El emplazamiento final de los vertederos 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.

8. Contaminación acústica.

Antes del inicio de las obras se realizará un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio considerará especialmente la proximidad de la variante a las siguientes zonas:

Casas de campo diseminadas por la zona.
Pueblo Nuevo de San Rafael.
Algars.
Llaona.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la variante serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 65 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Zonas hospitalarias:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda resultar 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 máxima 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 que se restaurarán con tierra vegetal.

Se redactará un proyecto de medidas 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 dedicará especial atención, conforme se indica en el estudio de impacto ambiental, a los desmontes de más de 20 metros existentes entre los puntos kilométricos 4,000 y el 6,300.

Asimismo, el proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: Vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, viario de acceso a la obra, paso sobre el río Serpis y cruce de los diferentes arroyos y barrancos interceptados por la vía.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local. En las plantaciones será aceptable también la inclusión de especies leñosas ampliamente cultivadas en la zona, como el olivo. En siembras e hidrosiembras se evitará el empleo de especies exóticas, en especial aquellas de carácter invasor. La plantaciones tendrán en cuenta no sólo las características físicas de las distintas unidades de actuación, sino su litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se verificará que las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación.

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

10. 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 seguimientos, 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 del personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral 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 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras de 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:

a) Antes del inicio de las obras:

Programa de Seguimiento Ambiental para la fase de obras, presentado por la asistencia técnica a la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

Medidas de protección hidrológica e hidrogeológica, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección para la fauna, a que se refiere la condición 3.

Medidas de protección de la vegetación, a que se refiere la condición 4.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 5.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 7.

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

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico y hidrogeológico, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre medidas de protección de la vegetación, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre la reposición de caminos y vías pecuarias, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6

Informe sobre la explotación y restauración de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa 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 3.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 8.

Informe sobre el estado y progresos de las áreas en recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 9.

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 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

11. Documentación adicional.

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, 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, así como los siguientes informes y documentos:

Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la vegetación, a que se refiere la condición 4.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 5.

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 6.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 7.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 10.

12. Definición contractual 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 en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del Plan 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, 13 de diciembre de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallas.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	
Presidencia de la Generalidad Valenciana	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana	X
Confederación Hidrográfica del Júcar	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Valencia. Servicio de Coordinación y Asistencia Técnica	
Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalidad Valenciana	
Dirección Territorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en la Comunidad Autónoma Valenciana	x
Gobierno Civil de Alicante	
Consejería de Agricultura y Pesca de la Generalidad Valenciana	
Ayuntamiento de Alcoy (Alicante)	
Instituto de Ciencias Biológicas y Geológicas. Generalidad Valenciana	
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente. Universidad de Valencia	
Instituto Universitario de Geografía. Universidad de Alicante	
Departamento de Geografía. Universidad de Valencia	
Departamento de Botánica. Universidad de Valencia	
Cátedra de Geología. Universidad de Valencia	x
ETS Ingenieros Agrónomos. Universidad Politécnica de Valencia	
Cátedra de Geología Aplicada a las Obras Públicas. ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos	
ETS de Arquitectura. Universidad Politécnica de Valencia	
Departamento de Ciencias del Medio Ambiente. Universidad de Alicante	
Instituto Municipal de Educación del Ayuntamiento de Valencia	
Centro Excursionista de Valencia	
Grupo de Estudios Sociales y Medio Ambiente	
CODA	
AEDENAT	
FAT	
ADENA	
SEO	
CEDEX	
Instituto Tecnológico y Geominero de España	x
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	

Dada la afección al Parque Natural del Carrascal de la Font Roja se debería realizar un estudio específico del efecto de la infraestructura proyectada sobre el paisaje y su entorno inmediato.

Efectos sobre acuíferos y puntos de interés geológico (Cova Juliana y manantial del Molinar).

Sometimiento a la legislación ambiental correspondiente de la zona de préstamo y vertedero.

Minimización del impacto visual del proyecto mediante un tratamiento rápido y efectivo de los desmontes y terraplenes.

Posteriormente la Dirección General de Conservación del Medio Natural remitió el documento relativo al Plan Rector de Uso y Protección de Parque Natural del Carrascal de la Font Roja.

El Departamento de Geología de la Universidad de Valencia informa que, consultados los especialistas sobre el tema y estudiado el trazado y características de los yacimientos paleontológicos, el proyecto no parece afectar a ninguno de ellos. Recomendando la realización de un seguimiento de las obras.

Don Tirs Lloréns Berenguer, en representación de la asociación «Colla Ecologista La Carrasca», realiza las siguientes consideraciones:

Previsión de importantes movimientos de tierra que alterarán significativamente el paisaje, principalmente en su extremo sur.

Probables afecciones paisajísticas en la zona del Pinar de Asensi.

En esa misma zona existen un conjunto de galerías subterráneas de gran interés, teniendo su entrada por la denominada «Cova Juliana».

Afecciones al paraje del Molinar, situado junto al manantial del mismo nombre, y en una zona de gran arraigo popular.

Posibles afecciones al Parque Natural de la Font Roja, recomendando que se establezcan los contactos oportunos con el Director-Conservador del citado parque.

Por último realiza una serie de consideraciones sobre el contenido que debería tener el estudio de impacto ambiental, recomendando que se examinen posibles alternativas técnicamente viables.

El Instituto Tecnológico Geominero de España considera que deben seguir los criterios indicados en la memoria-resumen.

ANEXO II

Resumen del proyecto

Las respuestas que hacen referencia al tramo incorporado al proyecto de la Variante del Barranco de la Batalla, aunque se incluyen en este apartado, serán tenidas en cuenta en la correspondiente declaración del citado proyecto.

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana destaca los siguientes aspectos:

El trazado propuesto transcurre en gran parte por un área visible desde amplios sectores del valle del riu d'Alcoi, por lo que su efecto paisajístico debería ser considerado detenidamente.

Debido a la complejidad topográfica del terreno afectado, resulta obligada la construcción de desmontes, terraplenes y viaductos importantes. El análisis previo del impacto ambiental de estas acciones resulta básico para minimizar la afección del proyecto sobre el medio físico.

El trazado transcurre en un tramo de unos 500 metros por el interior del Parc Natural del Carrascal de la Font Roja. El elevado valor ambiental de este paraje, y su consideración como espacio natural protegido, exige la adopción de medidas para evitar, o en su caso minimizar, la afección sobre la zona. En este mismo sentido, y puesto que se ha hecho público el proyecto de mejora de la propia carretera N-340, a su paso por el barranco de la Batalla, a partir del punto de origen de la variante analizada, resultaría de todo punto conveniente que el estudio de impacto ambiental de la Variante de Alcoy recogiera de alguna manera las determinaciones referidas al tramo proyectado por el Barranco de la Batalla, ya que la adopción de una solución definitiva en la variante puede condicionar en su momento el trazado del citado tramo, independientemente del impacto ambiental que pueda producir el mismo.

Asimismo, señala algunos aspectos que por su especial relevancia deberían ser contemplados en el estudio de impacto ambiental:

Conveniencia de que se efectúe un estudio detallado de las distintas posibilidades de trazado para la variante.

Como se indica en el condicionado de esta declaración una parte del proyecto inicial de la Variante de Alcoy se incorpora al proyecto de Variante del Barranco de la Batalla, por lo que la Variante de Alcoy comienza en el punto kilométrico 3,788 de acuerdo con el kilometraje previsto en el proyecto original.

Las obras proyectadas consisten fundamentalmente en la construcción de una variante de trazado de la carretera N-340 a su paso por Alcoy, que solucione los problemas de tráfico que en la actualidad se producen en esta población.

Como se ha indicado anteriormente siguiendo el kilometraje inicial, a la altura del punto kilométrico 3,900 se proyecta un viaducto en el paso sobre el Barranco de la Cona.

En el punto kilométrico 5,500 se cruza un barranco mediante un viaducto de 130 metros.

En el punto kilométrico 6,000 se cruza la carretera a Pueblo Nuevo de San Rafael por lo que se ha proyectado un paso superior para dar continuidad al tráfico que circula por ella.

En el punto kilométrico 6,800 se cruza el río Serpis mediante un puente de 470 metros.

En el punto kilométrico 7,092 está prevista la conexión con la futura variante de Cocentaina, con lo que se dará continuidad al trazado en variante de la carretera N-340 a su paso por los núcleos urbanos de Alcoy y Cocentaina.

El proyecto termina conectando con la actual N-340, a través del que, en el futuro, será el ramal de acceso al enlace situado en el extremo sur de la variante de Cocentaina.

En todas las estructuras proyectadas sobre la variante se ha previsto la futura duplicación de calzada.

La longitud total del proyecto es de 3,304 kilómetros teniendo la vía un ancho de 10 metros, excepto en algunos tramos donde presenta carril de vehículos lentos, desde el punto kilométrico 3,788 al 5,350, donde se amplía a 13,5 metros.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7, aunque no realiza análisis de alternativas ya que el estudio se realiza sobre un proyecto de construcción basado en un proyecto de trazado aprobado técnicamente al 21 de mayo de 1984.

Desarrolla un inventario ambiental sobre el medio físico y socioeconómico, analizando aspectos tales como climatología, hidrología, geología, vegetación, fauna, etc. así como demografía, factores socioculturales, socioeconómicos, sistema territorial y medio institucional.

La identificación y valoración de los impactos, se realiza mediante matrices de doble entrada, siendo sus conclusiones las siguientes:

La alteración más destacada en el medio físico será la que se ejercerá sobre el paisaje, más por las variaciones en el relieve que en el color.

Además existirán afecciones negativas considerables en la hidrología de la zona (especialmente a los acuíferos presentes en la zona), suelos (debidas sobre todo al riesgo de erosión que inducirán los taludes), geología (por el gran movimiento de tierras que conlleva el trazado y las dimensiones de los taludes), vegetación (esencialmente por el posible incremento de los incendios) y la fauna (por la destrucción de biotopos y el efecto barrera asociado al peligro de atropellamiento de los animales al cruzar la vía).

Por otro lado, existirá un impacto negativo importante en los ruidos inducidos por la variante sobre los residentes cercanos, aunque en una visión global de este aspecto se ve compensado por la mejora que se producirá en la travesía, razonamiento válido también para las emisiones de contaminantes atmosféricos. Estos dos aspectos son los únicos que experimentarán una mejora con la ejecución del proyecto entre todos los estudiados en el entorno físico.

En cuanto al entorno social podrían existir importantes afecciones, esencialmente al patrimonio arqueológico, al sector económico primario y al sistema territorial (planeamiento urbanístico y espacios naturales protegidos). Aunque como cambios positivos que favorecen algo el valor de los impactos globales en economía y sistema territorial están el aumento del empleo durante las obras y la mejora en el sistema viario durante la explotación de la variante.

Por último, en lo que respecta a la demografía, el impacto global será positivo, siendo la única alteración desfavorable para la población el efecto barrera inducido por la nueva infraestructura, aunque muy reducido por la permeabilidad transversal contemplada por el proyecto.

Según todo lo expuesto, concluye el estudio de impacto, queda patente que el proyecto inducirá considerables afecciones al entorno físico y social, si bien con la aplicación de las medidas correctoras necesarias, estas alteraciones quedarán lo suficientemente revertidas como para que la ejecución de la variante, que también conllevarán cambios positivos, no suponga un impacto grave para el medio.

El estudio además incorpora una propuesta y proyecto de medidas correctoras, así como un plan de vigilancia y un documento de síntesis.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de información pública se han presentado las siguientes alegaciones:

Alegaciones de Organismos Públicos:

Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.
Ayuntamiento de Alcoy.

Asociaciones:

Radio Alcoy.
Colla Ecologista La Carrasca.
Grupo Ecologista Xoriguer.

Particulares:

Se han presentado quince alegaciones de particulares.

Contenido de las alegaciones:

Las alegaciones que hacen referencia al tramo incorporado al proyecto de la Variante de la Batalla, aunque se incluyen en este apartado, serán tenidas en cuenta en la correspondiente declaración del citado proyecto.

Los aspectos más significativos, desde el punto de vista ambiental, son los siguientes:

La Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana solicita que se estudie una solución conjunta para el tramo analizado, al menos entre los puntos kilométricos 0,000 y 3,000, y la variante proyectada de la N-340 a su paso por el Barranco de la Batalla.

Asimismo, considera conveniente que dicha solución incorpore un análisis de alternativas y que las medidas correctoras incluidas en el estudio de impacto ambiental se amplíen con las que se exponen en el informe realizado por este Organismo.

El Ayuntamiento de Alcoy considera que la variante puede afectar al Parque Natural del Carrascal de la Font Roja y solicita que se elimine del proyecto el tramo comprendido entre los kilómetros 0,000 y 1,694 y se incorpore al proyecto del Barranco de la Batalla.

Asimismo, indica posibles afecciones al Manantial del Molinar y considera que las medidas de protección de acuíferos deberían extenderse hasta el kilómetro 2,000.

Con relación a los vertidos de tierra manifiesta la posibilidad de invadir zonas de protección forestal, paisajística y arqueológica.

Radio Alcoy manifiesta posibles afecciones a su sistema de cableado.

La «Colla Ecologista La Carrasca» considera que el estudio de impacto ambiental carece del examen de las distintas alternativas técnicamente viables y de la justificación de la solución propuesta.

Asimismo, exponen las siguientes consideraciones:

El tramo proyectado condicionaría el trazado del proyecto de la Variante del Barranco de la Batalla.

No se describen los tipos, cantidades y composición de los residuos y vertidos producidos durante la fase de construcción. Así como tampoco las pistas y caminos de acceso a las obras.

Posibles impactos sobre fauna protegida.

Riesgo de incendios en la fase de construcción.

No se distinguen correctamente los impactos.

Incorrecto tratamiento de los préstamos y residuos.

Protección del acuífero del Molinar ante posibles derrames en la calzada de aceites, grasas, etc.

El Grupo Ecologista Xoriguer, de Villajoyosa solicita que para realizar la obra se hagan una serie de estudios que minimicen el impacto en la zona y no se realicen grandes desmontes, ya que se está en las inmediaciones de un paraje natural.

Que se coloquen pasos subterráneos para que la fauna existente pueda pasar sin peligro.

Que se coloquen pantallas para el exceso de luces nocturnas.

Que se tomen medidas que amortigüen el exceso de ruido.

Don José Cloquel Carratalá y doña María Emilia Cortés López manifiestan posibles afecciones sonoras a masías de su propiedad.

1127

RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «Línea Sevilla-Cádiz. Tramo aeropuerto de Jerez de la Frontera-Cádiz. Duplicación de vía», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre 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 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, 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 de Evaluación de Impacto Ambiental, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio Fomento remitió, con fecha 15 de diciembre de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-Resumen del estudio informativo del proyecto «Línea Sevilla-Cádiz. Tramo Aeropuerto de Jerez de la Frontera-Cádiz. Duplicación de vía», con objeto de iniciar