

Todas las actuaciones en materia de arqueología deberán ser realizadas por personal técnico cualificado, siendo coordinadas y supervisadas por los Servicios Técnicos del Departamento de Cultura y Turismo. Igualmente el informe resultante se enviará al Servicio de Patrimonio Arqueológico, Paleontológico y de Parques Culturales.

Dirección General del Medio Natural. Departamento de Medio Ambiente. Gobierno de Aragón.

El extremo NW afecta muy marginalmente al LIC «Yesos del Barbastró» y el límite por el E lo forma el río Cinca incluido en el LIC «Ríos Cinca y Alcanadre» además de haber hábitats de interés comunitario de acuerdo con la Directiva 92/43/CEE.

La sustitución de las acequias de cemento por la red de tuberías no tendrá efectos sobre la conservación de la biodiversidad si no se alteran en absoluto los barrancos que drenan el exceso de agua de riego y se evita la destrucción del carrizal que se produce cada año en dicha zona.

El efecto de la posible desaparición del cultivo de arroz, podría suponer la pérdida de hábitat de alimentación de algunas aves, pero sería un efecto local. El ahorro de agua tendrá un impacto positivo sobre los ecosistemas acuáticos.

Las obras no se podrán llevar a cabo entre el 1 de marzo y el 15 de julio en las Áreas Críticas del Plan de Conservación del Cernícalo primilla (adjuntadas en mapa), para evitar interferencias en la reproducción de esta rapaz.

En caso de que se pretendiese roturar o poner en regadío alguna zona nueva dentro de estas Áreas Críticas se requerirá informe previo de la Dirección General del Medio Natural.

Sociedad Española de Ornitología (SEO)

No parece que se planteen inicialmente graves problemas, al tratarse únicamente de una modernización de regadío. Se deberá actuar con cuidado y prevención. Se apunta como buena medida correctora la instalación de tejas para el Cernícalo primilla en parideras próximas a hábitats favorables.

14639

RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Autopista circunvalación Alicante y autovía conexión de la N-330 (Caudete) con la autovía central (Sax/Castalla)», de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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 24 de octubre de 2001 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria - resumen del proyecto de trazado «Autopista de peaje Villena-Alicante y su correspondiente anteproyecto. Autopista de Peaje entre Villena y Alicante y Circunvalación de Alicante. Tramo: Villena-Alicante y El Campello. Elche», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 5 de marzo de 2002 la Dirección General de Calidad y Evaluación 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 trazado y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 7 de agosto de 2002, y en el periódico La Verdad de 29 de agosto de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 20 de enero de 2003, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto de trazado.

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 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 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 estudio informativo «Autopista circunvalación de Alicante y Autovía de conexión de la N-330 (Caudete) con la Autovía Central (Sax-Castalla)».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que, entre las alternativas planteadas en el estudio informativo, así como entre las surgidas durante el proceso de información pública, es ambientalmente viable la opción resultante de la Alternativa 2, para la Autovía de conexión de la N-330 (Caudete) con la Autovía Central (Sax-Castalla), y la denominada Alternativa interior, compuesta por el tramo inicial común, tramo interior y tramo final común, incluyendo la denominada alternativa 5, para la Autopista de circunvalación de Alicante, siempre y cuando en la ejecución de la misma se contemplen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las condiciones contenidas en esta declaración de impacto ambiental:

1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de las alternativas seleccionadas para cada tramo, tal y como viene definidas en el estudio informativo, deberán modificarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes aspectos:

Se desviará hacia el norte el trazado de la alternativa 2 para la Autovía de conexión de la N-330 (Caudete) con la Autovía Central (Sax-Castalla) entre los p.k. 20+500 y p.k. 25+500, de la forma definida en varias respuestas a alegaciones, evitando la afección al paraje conocido como el Plano, localizado en el término municipal de Sax.

La alternativa elegida para la Autopista de circunvalación de Alicante, discurre en gran parte de su trazado por zonas con una gran cantidad de viviendas diseminadas, por lo que se hace necesario que en la redacción del proyecto constructivo se tenga en cuenta esta circunstancia, adaptando el trazado en la medida de lo posible, de forma que se minimice el número de viviendas afectadas por la construcción de la autopista. En el caso del paso de la Circunvalación entre su conexión con la Autovía central y la N-340, se estudiará la posibilidad de enterrar un tramo de la circunvalación en el límite de los términos de San Vicente de Raspeig y Mutxamel, para evitar la afección a la urbanización existente.

El enlace situado en el p.k. 19+800 de la Autopista de circunvalación de Alicante se diseñará de forma que se minimice la ocupación de territorio y de forma que no constituya un obstáculo para el agua que pueda discurrir por la Rambla Rambuchar.

Se deberá llevar a cabo un estudio más detallado, tanto desde el punto de vista técnico como ambiental, de la denominada alternativa 5, incluida en la alternativa elegida para la construcción de la Autopista de circunvalación de Alicante adecuándose, en cualquier caso a los criterios establecidos en la presente declaración de impacto ambiental. Será necesario realizar una consulta previa a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de las nuevas vías, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permea-

bilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

En este sentido, deberá proyectarse el número suficiente de pasos para garantizar el acceso de personas y de vehículos a todas las parcelas. Se prestará especial atención a las intersecciones de las nuevas infraestructuras con las vías pecuarias identificadas en la zona, asegurando su continuidad y siempre con la aprobación previa del Servicio de Vías Pecuarias de Alicante.

Por último, se protegerán y restituirán las acequias y canales que resulten afectados y formen la red de riego de los cultivos de la zona.

3. *Protección del sistema hidrológico*

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la fase de construcción, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Júcar, las siguientes medidas:

Las obras de drenaje proyectadas sobre los ríos Vinalopó y Verd, así como en los arroyos, ramblas y barrancos afectados, se diseñarán de forma que los estribos se sitúen respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico. El diseño de la estructura de los puentes se realizará de manera que, siempre que sea técnicamente viable, no sea necesaria la colocación de ninguna pila dentro del cauce. Se respetarán igualmente los cauces y servidumbres que acompañan a los arroyos y barrancos.

Durante las obras se tomarán las medidas oportunas para afectar exclusivamente a la vegetación de ribera incluida entre los bordes de la explanada de la autovía.

Si fuera necesario la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales, priorizando las actuaciones en las épocas de estiaje, de forma que la mayor parte de los cauces estén secos.

Se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje transversal pertinentes. Del mismo modo los drenajes longitudinales se diseñarán de forma que tengan capacidad para evacuar las aguas de escorrentía que se verterán a los cauces preexistentes.

En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar directa o indirectamente al terreno o a los cursos de agua.

Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá ser recogido en el proyecto de construcción.

Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, en especial de los ríos Vinalopó y Verd, 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 por erosión se pueda afectar a estos cursos de agua o a sus acuíferos asociados.

Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

Asimismo y con objeto de prevenir la propagación de vertidos provenientes de la calzada, se incluirán en las salidas de los drenajes longitudinales de las vías, dispositivos de captación y tratamiento de los vertidos que pudieran tener lugar en la calzada. Para ello se incluirán dispositivos de este tipo en los puntos kilométricos indicados en el apartado 6.3.2. del tomo 7 del estudio informativo que cumplirán con los objetivos planteados en ese mismo apartado.

Se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar que los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra o los que pudieran originarse por accidente durante la explotación, no puedan afectar a la red de drenaje natural ni a los acuíferos. Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de los dispositivos de captación y tratamiento, estableciendo también los puntos de control de la calidad del agua, aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

4. *Prevención del ruido*

El proyecto de construcción incluirá un estudio de los niveles sonoros y definirá las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición.

Dicho estudio considerará los suelos urbanizables y especialmente aquellos puntos donde existan edificaciones próximas al trazado, en particular los lugares que el apartado 6.3.6. del tomo 7 del estudio informativo contempla para las alternativas seleccionadas.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, 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 haya establecido estas medidas de protección.

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 nueva vía 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 70 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 60 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 50 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).

5. *Protección del patrimonio histórico-artístico, arqueológico y paleontológico*

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica y paleontológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Generalitat Valenciana.

En caso de surgir yacimientos arqueológicos durante esta prospección se procederá al jalonamiento de los mismos y se darán a conocer a la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Generalitat Valenciana, que será el órgano competente que apruebe las acciones a llevar a cabo en los mismos.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo.

Por último, se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares, estableciéndose en todos ellos la condición de «área de cautela» para el punto de localización, en la que deberá extremarse la vigilancia arqueológica del movimiento de tierras y los hipotéticos desmontes.

6. *Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares*

Se emplearán únicamente materiales de aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización.

La ubicación de los vertederos, destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación, no se podrá establecer, con carácter general en:

Puntos de interés geológico o geomorfológico.

Zonas bióticas de interés singular.

Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.

Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

Áreas señaladas como prohibidas en el estudio de impacto ambiental.

En ningún caso se crearán escombreras ni se abandonarán materiales de construcción y/o cualquier otro tipo de residuo o resto en las proximidades del trazado. Se pondrá especial atención en no verter materiales a los cauces de los arroyos y vaguadas atravesadas por el tramo de la carretera.

En cualquier caso, el vertido del exceso de tierras que se pudiera producir en la construcción de la carretera, se realizará atendiendo a la legislación vigente, tanto estatal como autonómica, concretamente la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos y la Ley 10/2000, de 12 de diciembre, de Residuos de la Comunidad Valenciana; es decir, el exceso de tierras debería ser eliminado en vertedero controlado de residuos sólidos inertes o ser valorizado y aprovechado en rellenos de otra obra, como pueden ser canteras abandonadas, algunas de ellas ya identificadas en el estudio informativo. Se realizará un proyecto de recuperación paisajística para estas zonas de vertido que contemplará como criterios generales los establecidos para la restauración ambiental del presente proyecto.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las previsibles instalaciones auxiliares de obra, que serán las mínimas necesarias evitando así impactos por la dispersión de las instalaciones, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Las instalaciones auxiliares de obra generan residuos calificados como residuos tóxicos y peligrosos, por lo que deberán ser tratados conforme a la legislación vigente en esta materia; en cualquier caso se establecerá en las instalaciones auxiliares un drenaje perimetral que evite la entrada de agua de escorrentía y la salida de aguas o elementos contaminados. Una vez abandonadas estas instalaciones se procederá a la recuperación ambiental de las zonas afectadas de forma que recuperen sus características previas a las obras.

7. Protección de la vegetación

Ates del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y de caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. Al mismo tiempo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger a la vegetación próxima a las obras, especialmente en el Plano de Sax, la cercanía de las zonas húmedas y en las inmediaciones de los ríos Vinalopó y Verd y de los arroyos y barrancos interceptados por la traza. Asimismo, se llevará a cabo el jalonamiento de las zonas con matorral, pinares y matorral con encinas.

Se realizará un inventario florístico de la zona determinando las zonas con presencia de comunidades vegetales singulares, que servirá de patrón de referencia para el posterior seguimiento.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

8. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de las vías y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas generales que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal. Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

Adecuación de los drenajes transversales como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán sus accesos, creando pequeños pasillos verdes que los hagan atractivos para la fauna, sin impedir la función de los drenajes.

Se construirán pasos de fauna específicos, adicionales a los establecidos en las obras de drenaje en aquellas zonas donde el trazado de la nueva autovía interfiera con corredores faunísticos aplicándose los siguientes criterios:

Si son pasos inferiores, sus dimensiones serán tales que permitan la entrada de luz en toda su longitud.

Se adecuarán los accesos a los pasos de fauna mediante plantaciones de protección, que los hagan atractivos para la fauna.

Se procederá al cerramiento completo de la traza siguiendo los criterios establecidos en el apartado estudio informativo. Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas, estos dispositivos de escape se basarán en una puerta basculante que se cierre por gravedad y que permita el tránsito unidireccional de la fauna desde la vía hacia el exterior.

Limitaciones temporales. No se ejecutarán labores de corta de árboles ni desbroces durante el período de cría del aguilucho lagunero y cenizo, águila perdicera y cernícalo primilla, especialmente en las inmediaciones de la «Laguna y Saleros de Villena». Con carácter general, se evitarán los trabajos nocturnos en todas estas zonas.

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

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado 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 proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como las áreas de vertedero y/o préstamo, si es que son necesarios, viarios de acceso a la obra, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales. En este sentido, el informe deberá incluir las indicaciones realizadas en el estudio de impacto ambiental, donde se detallan, respecto a las superficies a restaurar, las siguientes cuestiones:

Los taludes se diseñarán de forma que se consiga estabilidad en los mismos y que superficialmente resulten estables frente a la erosión permitiendo la implantación de una cubierta vegetal continua y permanente en los mismos. En los desmontes se adoptarán pendientes tendidas, adoptando bermas cada 6 m. de altura cuando las pendientes sean superiores a 3H:2V, se utilizará hidrosiembra para su estabilización junto con cunetas de guarda, etc., de forma que la escorrentía directa no afecte al talud; adicionalmente se llevará a cabo la implantación de mantas orgánicas y mallas de yute. Los terraplenes no superarán pendientes máximas de 3H:2V de forma que se puedan revegetar, se escalonarán con banquetas de 1 m. de altura y ancho 3 m. cada 4-5 m. de altura y los pies de los terraplenes se protegerán con los medios necesarios: muretes de piedra, gaviones...

Se elaborará, en el proyecto de construcción, un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplará la recuperación de toda la tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras, para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Se procederá a la retirada selectiva de la capa superficial de suelo en una profundidad máxima de 30-40 cm., los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 m para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

Se llevará a cabo hidrosiembra tanto en taludes como en zonas llanas de forma que se instale un estrato herbáceo rápidamente que impida la erosión y permita la implantación de matorral, arbustos y árboles; esta hidrosiembra se llevará a cabo con especies de gramíneas y leguminosas, primando el uso de especies autóctonas o identificadas en la zona de estudio.

Se plantarán especies arbóreas en la base de los terraplenes altos sirviendo como medida para evitar la erosión, como pantalla visual y para evitar fuertes rachas de viento, se incluirán especies presentes en la zona como *Pinus pinaster* y *Pinus halepensis* y otras como *Ceratonia siliqua* (algarrobo).

En los taludes de terraplén y desmonte además de la hidrosiembra se procederá a la plantación de especies arbustivas que minimicen el riesgo de erosión. Se plantarán especies como coscoja, lentisco, acebuche, tomillo o romero en forma de rodetes y siempre a una distancia mínima de 3 m desde el asfalto.

En las medianas se plantarán especies arbustivas de hoja perenne, resistentes a las podas y que su altura media no supere los 1,5 m, de forma que eviten los deslumbramientos y no impidan la visibilidad, en este sentido las plantaciones en los tramos curvos se realizarán de forma que no se perjudiquen las condiciones de visibilidad en los mismos.

En las isletas de los enlaces se plantarán especies arbóreas identificadas en el entorno de las traza incluyendo además especies de matorral y arbus-

tivas; estas plantaciones se llevarán a cabo de forma que en ningún caso se pierda visibilidad en las mismas.

Del mismo modo, las zonas de préstamo, vertedero, instalaciones auxiliares, etc. que resulten afectadas por la construcción de las vías se restaurarán paisajísticamente siguiendo los criterios establecidos para el trazado de las vías, es decir pendientes suaves, especies arbóreas, arbustivas y de matorral e hidrosiembra, primando el uso de especies autóctonas.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un plan de obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

10. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado 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 periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental 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.

Umbral crítico 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 Dirección General de Carreteras, 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:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por 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) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

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

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

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

Resultado del seguimiento arqueológico y paleontológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas adoptadas en la explotación de zonas de préstamos y/o vertederos y en las instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la vegetación, a que se refiere la condición 7.

Medidas de protección para la fauna, a que se refiere la condición 8.

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

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

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

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo y/o vertederos, si es que existen, e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la vegetación, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 8.

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

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 niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en las condiciones 7 y 8.

Informe sobre el estado y progreso de las tareas de 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.

11. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación, a que se refiere la condición 2.

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

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

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

Emplazamiento previsible de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la vegetación, a que se refiere la condición 7.

Medidas relativas a la protección de la fauna, 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. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos 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. También se valorarán y proveerán los costes 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 1302/86, de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 2 de julio de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana	X
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha	—
Subdelegación del Gobierno en Alicante	X
Subdelegación del Gobierno en Albacete	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Confederación Hidrográfica del Tajo	—
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Diputación Provincial de Alicante	—
Diputación de Albacete	—
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Generalitat Valenciana	X
Dirección General para el Desarrollo Sostenible. Consejería de Medio Ambiente. Generalitat Valenciana	—
Dirección General de Promoción Cultural y Patrimonio Artístico. Consejería de Cultura Educación y Ciencia. Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Patrimonio y Museos. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General del Agua. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha ..	—
Dirección General de Medio Natural. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Asociación Española de Limnología	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España	—
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	—
Departamento de Botánica. Facultad de Biología. Universidad de Valencia	—
Departamento de Ciencias del Medio Ambiente. Facultad de Ciencias. Universidad de Alicante.	—
A.D.E.N.A. (Madrid)	—
Ecologistas en Acción	X
F.A.T. (Madrid)	—
Greenpeace (Madrid)	—
SEO (Madrid)	—
C.A.M.E. (Valencia)	—
Acció Ecologista Agro. La Casa Verde	—
Colla Ecologista La Carrasca (Alicante)	—
Coordinadora per a la Defensa del Bosc (Valencia)	—
Xoriguer - Grupo Naturalista y Ecologista	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
A.C.M.D.E.N. (Toledo)	—
Acción Ecologista «Cerro del Aguila» (Albacete)	—
ADENA/FAPAS/FORESTAL (Albacete)	—
NATURALISTA DEL CAMPO (Albacete)	—
Ayuntamiento de Villena	X
Ayuntamiento de Ibi	—
Ayuntamiento de Elda	X
Ayuntamiento de Aspe	X
Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant	—
Ayuntamiento de Cañada	—
Ayuntamiento de Tibi	—
Ayuntamiento de Petrel	—
Ayuntamiento de Mutxamel	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Alicante	X
Ayuntamiento de Biar	X
Ayuntamiento de Agost	X
Ayuntamiento de Novelda	X
Ayuntamiento de San Vicent de Raspeig	X
Ayuntamiento de Salinas	X
Ayuntamiento de Creillent	—
Ayuntamiento de Onil	—
Ayuntamiento de Sax	X
Ayuntamiento de Monóvar	X
Ayuntamiento de Elche	X
Ayuntamiento de Castalla	—
Ayuntamiento de Monforte del Cid	X
Ayuntamiento de Campello	X
Ayuntamiento de Santa Pola	X
Ayuntamiento de Caudete	—

Además de las respuestas reseñadas se añaden la del Aula de la Naturaleza de Aspe, D. Manuel Poveda Sala y del «Grup Naturalista Heliaca».

La Subdelegación del Gobierno en Alicante no tiene objeciones a la realización del trazado, que considera de gran interés y necesidad para la provincia.

La Subdelegación del Gobierno en Albacete sugiere que los pasos superiores sobre carreteras de la Red del Estado tengan una altura libre superior a 5.30 m, que sus pilas y estribos estén protegidos y cuenten con los sistemas de contención de vehículos en lo referente a barreras metálicas. Sugiere que se estudien las obras de drenaje transversal respecto a las carreteras del Estado, evitando zonas potenciales de estancamientos e inundaciones de las mismas y todas las vías pecuarias interceptables, repitiéndolas en su caso, del mismo modo que los caminos agrícolas, en los que se considerarán anchos y gálibos adecuados. Considera adecuado que se lleve a cabo un estudio de recuperación ambiental e integración paisajística de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

La Confederación Hidrográfica del Júcar considera que para cualquier modificación que se pretenda realizar en los cauces afectados, es necesaria la redacción, por un técnico superior competente, del preceptivo proyecto de construcción (firmado y visado), debiendo tener autorización previa de la Confederación para poder iniciar las obras. La determinación de las áreas de protección en los espacios hídricos con interés medioambiental fuera de la zona de policía, corresponde al órgano competente de la Comunidad Autónoma. Por otro lado, especifica que cualquier actuación que se quiera ejecutar en el Dominio Público Hidráulico y/o su zona de policía, deberá ajustarse en todas sus fases a lo dispuesto en la normativa específica vigente y en particular al Real Decreto Legislativo 1/2001 y sus reglamentos y demás disposiciones que la desarrollen.

La Dirección General de Educación y Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana considera que el exceso de tierras debería ser eliminado en vertedero controlado de residuos sólidos inertes, en virtud del artículo 12.2 de la Ley 10/98 de 21 de abril de residuos, ser valorizado o aprovechado en rellenos de otra obra. Asimismo, todos aquellos residuos producidos en la construcción deberán ser gestionados conforme a la mencionada Ley.

La Dirección General de Patrimonio Artístico. Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana informa favorablemente, estableciendo las siguientes condiciones, en cumplimiento del art. 11 de la Ley 4/98, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano:

Desde el punto de vista arqueológico, se aportarán estudios detallados en los que se recojan las medidas correctoras oportunas y los trabajos previos necesarios.

Desde la consideración del patrimonio arquitectónico y etnológico, deberá indicarse con total precisión los bienes inmuebles patrimoniales que pudieran verse afectados.

Las actuaciones derivadas del proyecto se someterán al régimen de autorizaciones puntuales que deriven de la norma patrimonial referenciada.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha indica que los corredores propuestos pueden afectar a hábitats incluidos en el Decreto 199/2001, que amplía el Anejo I de la Ley 9/1999 de Conservación de la Naturaleza de Castilla - La Mancha. Pide que se respete la vegetación autóctona, tanto la recogida en la Ley 2/1998, como en el

Catálogo Regional de Especies Amenazadas, y, ya que en la zona existen aves esteparias y rapaces, recomienda que el trazado no se aleje de las infraestructuras ya existentes.

En el estudio de impacto ambiental se deberá estudiar la situación exacta de zonas de préstamos vertedero, caminos de obra e instalaciones auxiliares, evaluando el impacto de los mismos. Se deberá minimizar el volumen de sobrantes, eligiendo como vertedero aquellas zonas de menor impacto, como canteras abandonadas y elaborando un proyecto de restauración paisajística para estas zonas. Por último, indica que las zonas de préstamo, instalaciones de tratamiento de áridos y asfálticas no recogidas en el estudio de impacto ambiental, deberán someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Para garantizar la no afección a la vegetación, se señalarán las zonas con vegetación y se indicarán medidas correctoras. En caso de descuaje de matorral o arbolado, será necesaria autorización administrativa previa. En cuanto a la fauna, se realizará un detallado inventario de especies y se realizará un estudio sobre los pasos de fauna, adecuándose los drenajes para permitir el paso de vertebrados. Se estudiará la ubicación y características de las infraestructuras eléctricas y de abastecimiento de agua minimizando la afección medioambiental; se incorporarán en el estudio todos los hábitats y elementos geomorfológicos incluidos en la Ley 9/99 y el Decreto 199/2001, evitando que se afecte por préstamos y vertederos y se adoptarán las medidas de protección acústicas necesarias en el entorno de los núcleos de población.

El diseño de las obras de fábrica y pasos de agua asegurará la no afección a los cursos fluviales y la ausencia de inundaciones, los vertederos no se ubicarán en zonas de recarga de acuíferos ni en zonas que puedan suponer alteración de la red de drenaje, todas estas actuaciones se harán en coordinación con las Confederaciones Hidrográficas afectadas. Se incluirá un estudio de cuencas visuales, tanto de la infraestructura como de las instalaciones auxiliares de forma que se minimice la afección sobre el paisaje, además se incluirá un estudio detallado de medidas de recuperación ambiental. Se minimizará la ocupación de suelo, para lo que se utilizarán como caminos de obra los ya existentes y se incorporará un estudio detallado de los posibles yacimientos, bienes culturales y vías pecuarias que pudieran verse afectados, proponiendo las medidas necesarias para minimizar las afecciones. Por último, se propondrán las medidas necesarias para restituir las posibles afecciones a vías de comunicación, infraestructuras de regadíos y abastecimiento.

La Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha adjunta las referencias legales de aplicación y dos anexos que incluyen los Bienes de Interés Cultural y/o Bienes Culturales Inventariados y los yacimientos arqueológicos documentados en el término municipal de Caudete. Sobre estos últimos, no descarta la aparición de nuevos restos durante las obras, siendo de aplicación en art. 21 de la ley 4/90 de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha.

Ecologistas en Acción del País Valenciano estima que se deberá tener en cuenta la propuesta del Gobierno Valenciano de 10 de julio de 2001 de inclusión de 94 parajes como Lugares de Interés Comunitario, también se contemplará el proyecto de Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana en fase de aprobación definitiva y que incluye una serie de medidas cautelares aprobadas por el Gobierno Valenciano para estas zonas. Consideran que cualquier trazado debe respetar íntegramente la delimitación de la zona húmeda afectada, así como la cuenca de afección alrededor de su perímetro, tal y como se define en el art. 15 de la Ley 11/1994 de Parajes Naturales de la Comunidad Valenciana. Dentro de esta categoría, destaca la afección de los corredores a la cuenca de afección de la zona húmeda del embalse de Elche y al tramo bajo del río Monnegre en la confluencia del río de la Torre. Los trazados deben respetar las microrreservas de flora como la del Corral del Marqués en el término municipal de Alicante. Considera que en el trazado de los corredores han primado los intereses económicos sobre los ambientales, y proponen que en el estudio informativo se antepongan las consideraciones ambientales sobre las económicas.

En cualquier caso, consideran innecesaria la construcción de la infraestructura por la construcción del ramal Sax-Castalla que permitiría acceder a Alicante por una nueva vía de gran capacidad, se podría ampliar a un tercer carril la autovía N-330 y se debería invertir en transporte público metropolitano, como es una red de cercanías alrededor de Alicante. Por otro lado, este tipo de infraestructuras provoca un incremento en la demanda de petróleo y en las emisiones de gases de efecto invernadero y entierran bajo el asfalto cantidades importantes de suelo con valores naturales y paisajísticos.

La Asociación Española de Impacto Ambiental comunica que se ha facilitado la información a los asociados para que estos emitan sus sugerencias a título personal.

El Ayuntamiento de Villena comunica que la Comisión de Gobierno ha acordado oponerse al proyecto propuesto por no atender a las necesidades de la Comarca del Vinalopó a la vista del informe del técnico de medio ambiente del ayuntamiento en el que, entre otras cuestiones, cabría destacar las afecciones a determinadas zonas calificadas como suelo no urbanizable de protección por interés paisajístico, agrológico, montes y arqueológico. Por otro lado, destaca la gran diversidad de ecosistemas presentes en el término municipal que se van a ver afectados y la sinergia en los impactos con el AVE y otras instalaciones, como la estación depuradora o el vertedero.

Por su parte, el Grupo Municipal Los Verdes indica que la infraestructura propuesta no va a dar solución a la congestión en el tráfico que, por otro lado se va ver minimizado por la construcción de nuevas carreteras ya planteadas. Relacionan las zonas de mayor interés ambiental y paisajístico afectadas: en el corredor Villena-Bihar-Castalla, se incluye el piedemonte al oeste de la Sierra del Morrón, con matorrales y cultivos leñosos de secano con una importante presencia de aves; Sierra de la Villa, zona con diversidad de vegetación y fauna; cauce del río Vinalopó, seco y muy encajonado pero con presencia de fauna; El Pinar, zona con pinos, madroño, encina, etc., y con bastantes especies nidificantes; Puerto de Bihar, con pinares, cultivos de leñosos, y una comunidad de aves nidificantes importante y con gran valor paisajístico. En el corredor del valle del Vinalopó se encuentran los Cabecicos de Villena, formación de yesos y arcillas que alberga especies de flora catalogadas como endémicas, raras o amenazadas; la Huerta de Villena configura una zona donde dominan lo cultivos agrícolas surcada de diversas acequias con especies de vegetación asociadas y fauna ligada a estos medios húmedos como los Picachos de Cabrera que es una sierra en la que destacan la presencia de importantes cortados rocosos y junto con la Sierra de Salinas y la laguna del mismo nombre forman un conjunto de gran calidad paisajística con una importante comunidad de aves nidificantes. Por último, incluye un listado de yacimientos arqueológicos afectados por los corredores definidos, incluyendo un mapa con las afecciones especificadas.

Todo ello queda refrendado en el Pleno del Ayuntamiento, del 7 de febrero de 2003, en el que tras una moción presentada por el Grupo Socialista en el que concreta su desacuerdo con la infraestructura planteada y con su sistema de financiación por diferentes causas, y las diferentes exposiciones de los restantes grupos, todas en términos similares, se acuerda rechazar la propuesta de autovía de peaje por no atender las necesidades de la Comarca del Vinalopó, recogidas en el II Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana, exigiendo la ejecución del mismo para solucionarlo. Por último, se oponen al sistema de financiación privada, al considerar que los sistemas generales son un derecho de todos.

El Ayuntamiento de Elda manifiesta su rechazo a la autovía de peaje por no atender las necesidades de la Comarca del Vinalopó, recogidas en el II Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana, exigiendo la ejecución del mismo para solucionarlo. Se oponen al sistema de financiación privada y demandan la inmediata reparación de la autovía existente y la ampliación a un tercer carril.

El Ayuntamiento de la Villa de Aspe rechaza los dos corredores propuestos por las afecciones territoriales, económicas, sociales, culturales y ecológicas que plantean para el municipio.

El Ayuntamiento de Mutxamel presta conformidad al informe y proponen una variante para la 2.ª Circunvalación de Alicante, Tramo El Campello-La Alcoyana de forma que no se afecte el Parque Industrial de Mutxamel.

El Ayuntamiento de Alicante estima que los corredores planteados afectan a comunidades vegetales de interés y zonas necesitadas de protección que se localizan en el tramo 1 en la Sierra de las Águilas/Llano de los Lobos, en el tramo 2 en la Sierra de los Tajos, en el tramo 3 en Cañada-Verdegás y en el tramo 4 en el Monnegre. En estas comunidades vegetales hay especies catalogadas como endémicas y como prioritarias. Por otro lado, la autopista se encuentra cercana a una microrreserva declarada por la Consellería de Medio Ambiente. Considera que se deberá estudiar la fauna en profundidad, así como el Patrimonio Histórico-Artístico y los riesgos de erosión e inundación. Por último, indica que la selección de alternativas tiene que priorizar los criterios medioambientales y que se debería plantear su construcción lo más cercana a la vía del AVE.

El Ayuntamiento de Biar propone que se desestime el corredor denominado Villena-Biar-Castallá como alternativa del proyecto.

El Ayuntamiento de Agost solicita que se opte por la opción que transcorre por el término municipal de Alicante, porque en el de Agost presenta afecciones a un núcleo urbano, a suelo industrial, a BIC's y a explotaciones de arcillas.

El Ayuntamiento de Novelda solicita la retirada del proyecto en base a consideraciones acerca de otras alternativas distintas de las planteadas en el estudio, como podría ser la ampliación de la actual N-330 y el apro-

vehamiento de la Autovía Central para desviar tráfico por ella. Por otro lado, destaca el efecto sinérgico que tendrá con otras infraestructuras, con un efecto barrera que supondrá múltiples afecciones sobre espacios agrícolas y urbanos, provocando un impacto visual y constituyendo una barrera artificial para las aguas superficiales, fraccionando los ecosistemas y aislando a sus especies.

El Ayuntamiento de Sant Vicent del Raspeig indica la necesidad de apreciar el interés ambiental de la zona de «El Sabinar» y por tanto que se eliminen los corredores que discurren entre el Bec de l'Aguila y les Penges Roges. Por otro lado, estima que se tienen que considerar las formaciones urbanas de Villa Montes y el Pozo de San Antonio de cara a adoptar medidas correctoras.

El Ayuntamiento de Salinas manifiesta su disconformidad a la autopista de peaje Villena-Alicante y considera que debería adecuarse la autovía existente. Indica que el trazado propuesto afectaría gravemente al ecosistema de la «Laguna de Salinas» y a zonas de mayor producción agrícola y que sería mejor opción la construcción de circunvalaciones en Sax y mejorar la red existente.

El Ayuntamiento de Sax indica la incongruencia del proyecto planteado con el II Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana que contempla una serie de infraestructuras que solucionarían el problema con el tráfico. Por otro lado, consideran posible la ampliación a un tercer carril en la autovía Madrid-Alicante así como la mejora del trazado y adecuación del asfaltado. Consideran que el proyecto supone un perjuicio para la localidad a nivel medioambiental al no ser compatible con la mejora de la calidad de vida y afectar a zonas de especial protección y propone que el trazado no discurra por este tipo de áreas, que sea paralelo y cercano a la línea del AVE, que se desdoble la autovía existente, que el trazado discurra por Salinas o que sea enterrado.

El Ayuntamiento de Monover se opone a la infraestructura puesto que discurre por un corredor que coincide con uno desechado para la línea del AVE y al que este ayuntamiento también se opuso. Se oponen a cualquier sistema de financiación privada.

El Ayuntamiento de Elche indica que existe, en avanzado estado de ejecución, una vía alternativa a la infraestructura planteada por lo que carece de sentido la duplicación de las vías. Por otra parte, la Generalitat Valenciana propone su alternativa de circunvalación que contempla un tramo coincidente entre ambas alternativas y que es congruente con el planeamiento municipal, careciendo de justificación la construcción de una autopista en un tramo que ya está proyectado por la Generalitat. En estas mismas circunstancias se encuentra el tramo que va desde el casco urbano de Elche y el municipio de Santa Pola.

Por último, recoge una serie de sugerencias a tener en cuenta por los redactores del estudio de impacto ambiental: Plan general de Ordenación Urbana de Elche, PRATICOVA, el Catalogo de Zonas Húmedas, la nueva delimitación de LICs y la posible creación de nuevos espacios protegidos.

El Ayuntamiento de Monforte del Cid manifiesta su rechazo a la autovía de peaje por no atender las necesidades de la Comarca del Vinalopó, recogidas en el II Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana, exigiendo la ejecución del mismo para solucionarlo. Se oponen al sistema de financiación privada y demandan la inmediata reparación de la autovía existente y la ampliación a un tercer carril.

El Ayuntamiento del Campello adjunta los informes emitidos por el arquitecto municipal y por el Instituto de Ecología Litoral. El primero de ellos sugiere una mejor conexión utilizando la N-340 con la zona norte del término municipal y en el otro se indica la necesidad de que el estudio de impacto ambiental refleje los endemismos que pudieran verse afectados; las posibles afecciones sobre la fauna; los riesgos de erosión y de incendios y los yacimientos arqueológicos presentes en el ámbito de estudio.

El Ayuntamiento de Santa Pola considera que se deberá tener en cuenta la Zona de Protección del Paraje de las Salinas de Santa Pola, para no interferir en las normas de uso del Paraje.

El Aula de la Naturaleza de Aspe después de llevar a cabo un informe muy detallado de patrimonio arqueológico del Castillo del Río (Aspe) y de los valores naturales del paraje conocido como pantano de Elche y las sierras circundantes (términos municipales de Elche y Aspe) manifiesta las siguientes consideraciones: indica que el proyecto supone la pérdida de suelo agrícola importante impidiendo el desarrollo económico y el crecimiento urbanístico; destruye formaciones vegetales endémicas de gran valor ambiental, así como zonas arboladas y forestales; afecta a especies animales catalogadas como amenazadas; genera ruido y procesos erosivos, así como gran impacto visual; supone una alteración del régimen hídrico y de escorrentía, implicando la pérdida de gran cantidad de suelo fértil y favoreciendo la desertificación; afecta a elementos culturales y naturales de gran valor tradicional para el municipio y supone un elevado coste innecesario social, económica y ambientalmente inaceptable.

D. Manuel Poveda Sala considera que debería escogerse el subcorredor que figura en el Planeamiento vigente de Mutxamel, que coincide con el que figura en el II Plan de carreteras de la Comunidad Valenciana, de forma que se evite la afección al nuevo polígono industrial de Mutxamel y a la actividad de extracción de áridos y fabricación de hormigones de la Mercantil que representa.

El Grupo Naturalista Heliaca en un total de nueve alegaciones, solicita que se tenga en cuenta la valoración de las personas de la zona y que no se realice el proyecto porque no es necesario y no supone ninguna ventaja para los habitantes de los pueblos de la zona. Manifiesta la necesidad de que se tenga en cuenta el valor de la laguna de Salinas y su entorno y que se considere de fragilidad alta donde no es asumible la construcción de la autopista. Solicitan que se tenga en cuenta el impacto sinérgico de este proyecto y de la línea del AVE, que se estudie la posibilidad de ampliar la autovía existente y que se realicen estudios más profundos de las afecciones sobre las especies más vulnerables de fauna.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

Las alternativas que se proponen para la Autopista de Circunvalación de Alicante y la Autovía de conexión de la N-330 con la Autovía Central se realizan en base a un primer estadio (Fase A) del estudio informativo, en el que se plantearon una serie de corredores, desestimándose aquellos que técnica, ambiental o socialmente carecían de justificación. De esta forma, en la Fase B del estudio se plantean tres alternativas para la autovía de conexión Villena-Alicante y dos alternativas para la circunvalación de Alicante.

El estudio informativo se centra, por un lado, en el estudio de las alternativas de conexión entre la N-330 a la altura de Villena, y la autovía central a la altura de Castalla como mejor manera de aprovechar las infraestructuras existentes y en proyecto, y cumplir el objetivo del mismo, formalizar un nuevo acceso a Alicante desde Villena.

Por otra parte, la circunvalación de Alicante se centra en el estudio de las alternativas que conectan la A-7 a la altura de El Campello, con su prolongación en el extremo sur a la altura de Monforte del Cid y Elche, buscando acercarse lo más posible al enlace en Crevillente de la A-7.

Serán dos vías planteadas con una velocidad de proyecto de 120 Km./h y con una sección formada por:

Dos calzadas de 7 m c/u.
Arcenes exteriores de 2,5 m.
Arcenes interiores de 1 m.
Mediana de 10 m.

Las alternativas estudiadas en el tramo Villena-Alicante, se desarrollan según dos corredores y aprovechan en parte infraestructuras en proyecto existentes, presentando las siguientes opciones:

Alternativas 1 y 1B:

Ambas alternativas permiten la conexión directa de la autovía N-330 con la autovía central (Alicante-Alcoy), con una longitud de 29,0 km. para la alternativa 1 y 28,4 km. para la alternativa 1B, atravesando ambas los términos municipales de Caudete (Albacete), Villena, Cañada, Bihar y Castalla, en la provincia de Alicante.

Tienen su origen en el actual enlace de la N-330 con la N-334, y hasta el p.k. 18+200, ambas alternativas discurren por el mismo trazado con una clara orientación sureste y al este de la actual N-330. En este primer tramo la traza discurre por la charnela que forma el valle comprendido entre Villena y Caudete y los montes Castellar y Morrón. Bordean estas sierras en 7 km. y atraviesan la campiña de Cañada, discuriendo en las proximidades de El Romeral; desde aquí el trazado asciende para adentrarse en la Sierra de San Cristóbal, cruzando el río Vinalopó en el p.k. 17,0.

A partir del p.k. 18+200 las dos alternativas se diferencian en la forma de cruzar la Sierra del Fraile, mientras que la alternativa 1 atraviesa el puerto en superficie, la 1B lo hace por medio de un túnel de unos 4 km. de longitud, para finalizar su trayecto en la vega de Castalla.

El trazado de la alternativa 1 se resuelve con un total de unos 11 desmontes y trincheras con alturas de 5 a 47 metros y longitudes desde 300 a 1700 metros que supondrán una excavación de 7.691.555 m³ de tierras (+506.496m³ de tierra vegetal) de los que 1.251.029m³ irán a vertedero, unos 12 terraplenes con longitudes de hasta 5 km. y alturas de hasta 32 m. cuantificándose un volumen de tierras necesario de 7.409.388m³, por lo que se requiere un aporte de 493.232m³ que se obtendrá de canteras de la zona. Como estructuras singulares en esta alternativa se plantean 2 viaductos, 3 enlaces y dos áreas de servicio.

Por su parte, la alternativa 1B presenta un total de 10 desmontes y trincheras del rango de la alternativa 1, 10 terraplenes de similares características a los de la alternativa anterior que supondrán una excavación de 4.722.669m³ de tierras (+392.387m³ de tierra vegetal) de los que 1.936.959m³ irán a vertedero, y un volumen de terraplén de 4.252.706 m³, por lo que se requiere un aporte de 416.857m³ que se obtendrá de canteras de la zona... Como estructuras singulares contempla un viaducto de 150 m., un túnel de 4 km. y 200 m. de profundidad, 3 enlaces y dos áreas de servicio.

Alternativa 2:

Esta alternativa permite la conexión de la autovía N-330 con la autovía Sax-Castalla (en proyecto) con una longitud de 26 km., atravesando los términos municipales de Caudete (Albacete), Villena y Sax, en la provincia de Alicante.

Parte del cruce de la autovía N-330 con la carretera N-344 y discurre paralela a la N-330 al oeste de la misma. Tras atravesar unos cerros bajos se adentra en la amplia vega de Caudete y Villena recorriendo en un principio unos 9 km. para después de atravesar el área alomada de Cerro Redondo discurrir a cierta distancia de Villena y sus diseminados en 4 km. y salir de esta extensa vega después de otros 5 km. más. A continuación discurre paralela a una acequia cerca del río Vinalopó y supera el Cabecico de Judas en el p.k. 19.0, al noroeste de Sax.

En esta alternativa se plantean un total de 8 trincheras y desmontes de dimensiones que van desde 150 m. de longitud hasta 1750 m. y de 5 m. a 36 m de altura que supondrán una excavación de 3.804.491m³ de tierras (+386.438m³ de tierra vegetal) de los que 2.989.948m³ irán a vertedero. En total se proyectan 9 terraplenes, presentando el de mayor magnitud 6 km. de longitud y hasta 15 m. de altura máxima, con un volumen de tierras necesario de 2.773.423m³, por lo que se requiere un aporte de 436.546m³ de suelo seleccionado que se obtendrá de canteras de la zona y 1.958.880m³ de prestamos para terraplén. Como estructuras singulares incluye dos viaductos para el cruce con el ferrocarril y la N-330 al final del trazado, dos enlaces y un área de servicio.

Por otro lado, las dos alternativas planteadas para la circunvalación de Alicante resultan de la composición de cuatro tramos parciales:

Alternativa circunvalación exterior (Alt. 4CD + Alt. 5): tramo inicial común + tramo exterior + tramo final común.

Alternativa circunvalación interior (Alt. 4 + Alt. 5): tramo inicial común + tramo interior + tramo final común.

Tramo inicial común:

Tramo con una longitud de 13.3 km. parte de la futura Autovía de Castilla, cruza sobre la N-330 y discurre por el lugar de Alcoraya, en el termino municipal de Monforte del Cid hasta el límite con el término municipal de Agost, junto a la urbanización Alabastre, de donde una vez cruzada la rambla de Alabatre, parten los dos tramos optativos.

Este tramo se resuelve con 11 terraplenes con longitudes entre 100 y 1100 metros y alturas que oscilan entre 3 y 13 m. de altura máxima que completan un volumen de 1.207.253m³, 8 trincheras de longitudes que oscilan entre 200 y 750 m. y alturas máximas entre 4.5 y 25 m. que supondrán la excavación de 1.370.945m³ (+124.917m³ de tierra vegetal), de los que 419.505m³ irán a vertedero; en total se requerirá un aporte de 136.314m³ de suelo seleccionado de canteras de la zona y 81.077 m³ de prestamos para terraplén. Como estructuras singulares se plantean 3 viaductos, 2 enlaces y un área de peaje.

Tramo exterior:

Tiene una longitud de 23.3 km. y se inicia tras cruzar la rambla del Alabastre, donde terminaba el tramo inicial, ya en el término municipal de Agost y con una amplia curva para bordear la rambla del Pepior y adentrarse en el término de San Vicent de Raspeig cruzando la Autovía Central y continuando por el término municipal de Alicante entre lomas y serretas bastante abruptas, accediendo al termino municipal de Mutxamel, cruzando la rambla del Río Vert para continuar paralela al mismo, interceptando los cauces de dos afluentes, el río Amargo y el Vergere para confluir con el final del tramo interior.

En este tramo se contemplan 25 terraplenes con longitudes entre 200 y 1100 metros y alturas que oscilan entre 6 y 21 m. de altura máxima que suponen un volumen de tierras de 3.405.378m³, 19 trincheras de longitudes que oscilan entre 300 y 1000 m. con alturas máximas entre 4 y 28 m. que supondrán la excavación de 3.336.934m³ (+335.352m³ de tierra vegetal) de los que 481.917m³ irán a vertedero; de forma que en total se requerirá un aporte de 372.552m³ de suelo seleccionado de canteras de la zona. Como estructuras singulares se plantean 4 viaductos, 2 enlaces muy complejos, un área de peaje y un área de servicio.

Tramo interior:

Este tramo tiene una longitud de 17.5 km. iniciándose tras el cruce de la rambla del Alabastre trazando en su inicio dos amplias curvas para acercarse a la línea de ferrocarril y cruzarlo, para adentrarse en una zona de urbanizaciones y diseminados, cruzando la Autovía Central y terminando en el corto túnel de San Antón de 240 m., continuando por el término de Mutxamel, hasta cruzar el Río Verd o Monnegre y la Rambla de Vergent, continuando hasta su final por la margen izquierda del Monnegre.

En esta alternativa se plantean un total de 8 trincheras y desmontes de dimensiones que van desde 400 m. de longitud hasta 1350 m. y de 8 m. a 15 m de altura que supondrán una excavación de 2.034.927 m³ de tierras (+248.330m³ de tierra vegetal). En total se proyectan 12 terraplenes, presentando dimensiones de hasta 2600 m. de longitud y hasta 13.5 m. de altura máxima, con un volumen de tierras necesario de 2.207.442 m³, por lo que se requiere un aporte de 284.863m³ de suelo seleccionado que se obtendrá de canteras de la zona y 31.522m³ de préstamos para terraplén. Como estructuras singulares incluye dos viaductos, un enlace, un área de servicio y un área de peaje.

Tramo Final Común:

Tiene una longitud de 2650 m. y se inicia junto a la hombrera de la rambla del Riu Vert en Bonaigua avanzando en curva hasta conectar con la autopista del mediterráneo en el término de El Campello.

Se plantea una trinchera de 500 m. y 2m. de altura que supondrá una excavación de 47.014m³ de tierras (+ 32.893m³ de tierra vegetal), dos terraplenes, uno de 2100 m de largo y 10.5 d altura y otro de 450 m de longitud y 4.5 de altura, con un volumen de tierras necesario de 138.755m³, siendo necesario un aporte de 44.733m³ de suelo seleccionado que se obtendrá de canteras de la zona. Como estructuras singulares el tramo sólo incluye dos enlaces.

Como mejora del tramo final del actual acceso a Alicante desde la Autovía Central e integrándose en cualquiera de las alternativas estudiadas se plantea un tramo de 4 km. denominado alternativa 5.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y en el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental comienza con una introducción en la que se plantea el marco legal así como los objetivos del estudio y la metodología seguida en el mismo.

En el siguiente capítulo se realiza una descripción del proyecto de trazado, definiendo los diferentes corredores estudiados en la Fase A del estudio informativo y que fueron el punto de partida para plantear las diferentes alternativas posibles para el mismo que constituyen el ámbito de trabajo para la Fase B, y de las cuales se realiza el estudio de impacto ambiental.

En el capítulo destinado al inventario ambiental se realiza un análisis de los diferentes elementos del medio, como son clima, calidad del aire, geología y geomorfología, hidrología, suelos, vegetación, fauna paisaje, demografía, mercado de trabajo, actividad económica, uso de los Recursos Naturales, estructura territorial y patrimonio cultural.

El inventario ambiental, indica que la zona presenta un clima que varía desde mediterráneo continental templado de las zonas más interiores a mediterráneo marítimo en el resto, con una calidad del aire que, en términos generales se puede considerar buena aún cuando se presentan ciertos focos de contaminación asociados a las zonas urbanas, industriales, a las vías de comunicación y a las labores propias de los cultivos de vega.

Desde el punto de vista geológico, el inventario ambiental indica que la zona de estudio se enclava en las estribaciones más septentrionales del Sistema Bético con una litología de naturaleza predominantemente calcárea y con una orografía poco elevada con sierras de pendiente pronunciada y orientación SW-NE y alturas de hasta 1200 m. y fondos de valle planos y aterrizados atravesados por ramblas y con abundantes depósitos procedentes de la erosión de las montañas. Destacar la existencia de doce Puntos de Interés Geológico, catalogados por la Generalitat Valenciana, en la zona de estudio, así como diversas zonas en las que existe presencia de restos fósiles.

Se diferencian dos cuencas hidrológicas, la del Vinalopó y la del Monnegre, además de pequeñas superficies que drenan directamente al mar; este sistema hídrico está modificado por una importante red de acequias de riego. Las crecidas fluviales son fenómenos recurrentes en la zona de

estudio, principalmente en la época otoñal, existiendo importantes áreas con riesgo de inundación. Por otro lado en la zona de estudio existen extensos acuíferos en las vegas de los cursos de agua y acuíferos calizos en las sierras.

La vegetación se encuentra fuertemente sustituida bien por tierras de cultivo en las partes más fértiles de vega y llanuras litorales o se encuentra en estadios primarios de matorral, matorral con arbolado o con masas de coníferas. Destacan las manchas mixtas de encina y pino carrasco de la Sierra de Onil y las de la Sierra de Menachao, más extensas y con predominancia de encina, aún cuando las masas forestales por excelencia en la zona son los pinares de pino carrasco, que incluyen entre su estrato arbustivo tomillo, romero, acebuche, coscoja, etc. No obstante, existen en las sierras interesantes enclaves botánicos con endemismos mediterráneos de gran interés. Por otro lado destacar el extenso y variado cortejo botánico que acompaña a los espacios salinos del interior y llanura prelitoral, con juncos, carrizos, etc. y que constituyen e muchos casos espacios con algún tipo de protección. Por último citar las ramblas, con especies riparias como tamarindos o adelfas, sin olvidar la presencia de palmera datilera en el Palmeral de Elche.

Respecto a la fauna, destacan las especies asociadas a los biotopos de huerta y zonas de cultivo que se extienden por vegas, hoyas entre sierras y llanuras litorales, a las que habría que añadir las especies presentes en los pinares, zonas de matorral mediterráneo, núcleos urbanos, las comunidades riparias y asociadas a zonas húmedas, con una importante presencia faunística, especialmente de avifauna.

El paisaje de la zona de estudio se ha definido tres unidades de paisaje tipo que corresponden con las grandes unidades fisiográficas: grandes espacios llanos interiores, espacios serranos y las áreas urbanas y rururbanas del litoral y bajo Vinalopó, destacando entre ellos interesantes ejemplos de paisajes ecológicos (humedales, sierras...) y vegetales (endemismos, pinares...) o culturales (Palmeral de Elche).

En cuanto a los espacios de interés destacar que los espacios LICs y ZEPAs de la zona de estudio las Salinas de Santa Pola, la de El Hondo, Els Aforins, Serra de Maigmo, Sierra de Salinas, Laguna de Villena, Cabe-cicos y Saleros de Villena. El Palmeral de Elx declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

A estos espacios de carácter supranacional se unirían las microrreservas vegetales establecidas por el Gobierno Valenciano, existiendo un total de trece en los términos municipales de Villena, Tibi, Biar, Crevillent, Muxamel y Alicante, y las zonas húmedas catalogadas por la Comunidad Valenciana, que son un total de ocho, y que en muchos casos coinciden con espacios de la Red Natura 2000, IBAs o incluso Parques Naturales como el caso del Parque Natural del Fondó d'Elx.

A continuación se incluye una descripción de los datos socioeconómicos más relevantes de los municipios del área de estudio, analizando la población, las actividades económicas, el modelo de asentamiento territorial y los usos de los recursos que se llevan a cabo.

Respecto al patrimonio cultural, el estudio detalla los recursos arqueológicos presentes, localizándolos en un plano, incluyendo igualmente un listado con los Bienes de Interés Cultural (BICs) presentes en la zona, así como una relación del Patrimonio Cultural Intangible (fiestas, romerías, etc.) y de las Vías Pecuarias (también cartografiadas).

A continuación se incluye un reportaje fotográfico de las diferentes alternativas y los planos de caracterización ambiental, caracterización de las áreas de interés y caracterización del urbanismo y el patrimonio cultural.

En el capítulo siguiente se realiza una identificación y valoración de los impactos que generarán las diferentes acciones de proyecto en los factores ambientales considerados, distinguiendo tres grandes bloques de acciones en las fases de construcción y explotación: fase de obra, plataforma y tráfico. El método de evaluación empleado establece un valor de importancia intrínseca de 0 a 10 en función de las condiciones de calidad y fragilidad de cada uno de los factores contemplados y también en base a la preocupación social de cada uno de ellos para cada una de las alternativas estudiadas y comparando los valores de impacto obtenidos para cada una de ellas de forma que se elige la alternativa más adecuada en cada uno de los casos, concretamente se elige la alternativa 2 para el tramo de Autovía Villena-Alicante y la alternativa Interior para la Circunvalación de Alicante.

El siguiente apartado incluye las medidas preventivas y correctoras adoptadas por el proyecto para la reducción de los impactos, diferenciándose entre medidas correctoras del impacto a aplicar durante las obras y medidas a incluir en el diseño de la obra para garantizar una óptima adecuación ambiental.

Entre las primeras se incluyen:

Restricciones a la ubicación de instalaciones servicios, préstamos y vertederos: clasificación de zonas para gestión de la obra.

Programa de prospección y control arqueológico.

Jalonamiento de áreas sensibles.

Exigencias a las instalaciones y a las tareas y procesos de la obra.

Recuperación ambiental en obra.

Programación de tareas ambientales y la actividad de obra.

Control paleontológico de la obra.

En el segundo ámbito se incluyen:

Medidas de estabilización de taludes.

Medidas de corrección hídrica.

Pasos de animales.

Cerramiento y dispositivos de escape de fauna.

Medidas de permeabilización para las personas

Compensaciones por expropiación.

Pantallas antirruido.

Restitución y pasos para las Vía Pecuarias.

Recuperación Ambiental.

El plan de vigilancia plantea para la fase de obras un seguimiento de las medidas preventivas a realizar así como de la evolución del medio ante las obras. Durante la fase de explotación se plantea un seguimiento de las medidas preventivas y correctoras que se hayan incluido y de la propia evolución de los factores afectados.

A continuación e se encuentra el documento de síntesis, donde se resumen los principales contenidos del estudio de impacto ambiental y a continuación un Apéndice con las sugerencias ambientales recibidas en el proceso de consultas llevado a cabo.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

D. Amando Linares Baeza, D. Silverio Ochoa Barceló y otros (alegaciones 7, 208, 209, 211, 212, 214, 215, 227-233, 256-295, 302, 309-311, 332 y 333, y otras 99 sin numerar).

Asociación de Vecinos de «La PAU» de la Partida de Verdegas del término municipal de Alicante (500 escritos).

Asociación de Defensa Sanitaria de Ganado de Villena.

D. Raimundo Montero Pizarro y otros (Alegaciones 301, 303, 313, y otras 181 sin numerar).

VAERSA.

Reciclados y Servicios del Mediterráneo S.L.

Doña Amparo Ribera Mico y otros (12-18, 237-244, 247-253, 330, 331, 593-838 y otras 2057 sin numerar).

Agrupación Local de Sax del PSPV-PSOE y otros (alegaciones 19 a 204 y 312).

D. Florentino Monteagudo Moreno.

Doña Verónica Sirvent Fernández y otros (123, 234 a 236, 296 a 299, 308, 334, 582, 583 y otras 3 alegaciones más sin numerar).

Esquerra Unida San Vicent.

D. Miguel Sanz Barceló.

D. Emilio Micó Tomás.

Diputación Provincial de Alicante.

D. Jorge Francisco Brotons Campillo en representación de BONNY, S.A., COTOVETA, S.A. y AGRITOM, S.A.

Ayuntamiento de Sax.

Federación Local de Asociaciones de vecinos de Villena.

D. Pedro Sánchez Sánchez.

D. Michiel Johannes Spangenberg Timmer.

Yesos Ibéricos, S.A.

D. Manuel Martínez Berasaluce y otros.

Doña Luisa Cortés de Jesús.

D. Pedro A. Pinar Moreno y Otros (318 a 326 y 335 a 576).

Ayuntamiento de Muxamel.

Ecologistas en Acción del País Valenciano.

Alegaciones remitidas por el Ayuntamiento de Muxamel (335 a 576).

D. Günter Marten y 24 más sin numerar.

Afectados e interesados contra el proyecto de autopista de peaje de Circunvalación de Alicante (adjunta 208 paginas con firmas).

Ayuntamiento de Busot.

Nueva Cerámica Arb, S.A.

Ayuntamiento de Villena.

Ayuntamiento de Sant Vicent del Raspeig.

Ayuntamiento de Caudete.

Ayuntamiento de Sant Vicent del Raspeig.

Ayuntamiento de Elche.
Ayuntamiento de Campello.
Doña M.^a del Carmen Ferrándiz Marín.
Asociación de Afectados e Interesados contra el Proyecto de Autopista de Peaje de Circunvalación de Alicante.
Doña Herminia Carmen Pastor Pastor y Doña Herminia Pastor Marhuenda.
Doña Alicia Pazos González.
D. Juan Galera Navarro.
D. Manuel Lorenzo Pazos.
D. Esteban Vallejo y tres más (600-603).
D. Mariano Arce Navarro y dos más (604 a 606).
D. Antonio Lillo Lillo y 20 más.
D. Ángel Sánchez Sánchez y 43 más.
Varios vecinos afectados por el paso de la alternativa 2 en el Término Municipal de Villena (609 a 613).
ATEANA.
D. Francisco Amorós Revert.
D. Francisco Ruiz Torró en representación de la Comunidad de Regantes de la Huerta y Partidas de Villena.
D. Pedro Sánchez Sánchez.
D. Francisco Ruiz Torró y dos más.
D. Rafael Bernabeu Esclapez.

El contenido ambiental de las alegaciones es el siguiente:

D. Amando Linares Baeza, D. Silverio Ochoa Barceló y otros(alegaciones 7, 208, 209, 211, 212, 214, 215, 227-233, 256-295, 302, 309-311, 332 y 333, y otras 99 sin numerar) realizan las siguientes observaciones:

Incumple el criterio básico «... debe actuarse antes sobre los medios ya alterados que sobre otros medios que no estén alterados».

No se ha consultado a la población afectada ni se han tenido en cuenta lo efectos sobre la salud humana.

Se compara entre dos alternativas, sin argumentar por que se han elegido estas.

Se establecería una barrera paisajística, urbanística, sentimental, cultural, ambiental, etc., para la expansión de San Vicente en esa dirección y dividiendo al término municipal de Mutxamel en dos.

La Asociación de Vecinos de «La PAU» de la Partida de Verdegas del término municipal de Alicante (500 escritos) comunica que en su opinión no se tiene en cuenta el efecto barrera que divide la Partida de Verdegas, no se respetan las ramblas ni los caminos habituales y supone un freno para el rejuvenecimiento de la población.

La Asociación de Defensa Sanitaria de Ganado de Villena indica que el trazado atraviesa diversas cañadas y veredas sin dejar paso inferior o superior para el ganado y los vehículos agrícolas.

D. Raimundo Montero Pizarro y otros (Alegaciones 301, 303, 313, y otras 181 sin numerar) realizan las siguientes observaciones:

El estudio de impacto ambiental presenta errores, no incluye la posibilidad de ampliación de las vías existentes, no se consulta a la población afectada y se ignoran los efectos sobre la salud humana.

No se selecciona con objetividad la alternativa, presenta un efecto barrera para San Vicente del Raspeig y provoca gran rechazo social.

La alternativa de circunvalación interior crea impacto visual, efecto barrera contra el agua y afecta a la riqueza ecológica y monumental de la zona.

VAERSA considera que en caso de construirse la alternativa seleccionada quedaría a 70 m. del vertedero que VAERSA esta promoviendo en el termino municipal de Villena, como una de las actuaciones del Plan Integral de Residuos aprobado por el Gobierno Valenciano, y por tanto dentro de la zona de afección de la autovía.

Reciclados y Servicios del Mediterráneo S.L. solicita la modificación del trazado de la autovía entre los pp.kk. 10+000 y 11+000 porque existen unas parcelas en las que se va a ejecutar en breve una vertedero y una planta de tratamiento de residuos.

Doña. Amparo Ribera Mico y otros (12-18, 237-244, 247-253, 330, 331, 593-838 y otras 2057 sin numerar) consideran que el trazado supone una nueva barrera para la ciudad de Villena; destruye tierras de gran fertilidad de la huerta; presenta importantes repercusiones sobre la diversidad ecológica del territorio y afecta directamente a los yacimientos arqueológicos de La Macolla y La Tejera.

La Agrupación Local de Sax del PSPV-PSOE y otros (alegaciones 19 a 204 y 312) realizan las siguientes observaciones:

No se contempla en el estudio el impacto paisajístico para el municipio de Sax, en particular por la afección al Paraje conocido como El Plano,

zona ocupada por una plantación de pino carrasco, bastante densa y con una zona de acampada.

El trazado supone una nueva barrera para el término municipal de Sax, ya dividido por un ferrocarril y una autovía y por dos nuevos proyectos aprobados, la vía del AVE y la autovía central Sax- Castalla.

No se contempla el impacto conjunto con el AVE, que circulará entre 200 y 500 m. dejando un corredor de difícil acceso para la protección en caso de incendio o catástrofe natural.

El proyecto no justifica suficientemente el objetivo de descongestionar el tráfico en dirección Alicante, no solucionando el problema real del tráfico en la N-330.

No se contempla la construcción del nuevo tramo de autovía que va a enlazar Murcia-Jumilla-Fuente la Higuera y que descongestionará el tráfico en la N-330.

D. Florentino Monteagudo Moreno solicita la dotación de pantallas protectoras contra el ruido desde el p.k. 15+125 al p.k. 15+300 en su margen izquierda, así como pantallas arbóreas para paliar el impacto acústico sobre las personas.

Doña Verónica Sirvent Fernández y otros (123, 234 a 236, 296 a 299, 308, 334, 582, 583 y otras 3 alegaciones más sin numerar) realizan las siguientes observaciones:

Se incumple una orden por el cambio de contenido del estudio informativo.

No existe un estudio de movilidad del tráfico que justifique la construcción de la autopista de peaje.

El estudio de impacto ambiental no estudia ni evalúa todas las acciones inherentes a la actuación proyectada. La alternativa 5 no ha sido estudiada, incumpliendo la normativa.

No se analizan el conjunto de actuaciones autonómicas en la zona y, por tanto asigna unas intensidades de tráfico erróneas en la futura autopista de circunvalación.

La autopista de circunvalación no aliviará la actual congestión de la Circunvalación de Alicante, pues según el estudio informativo desviarán poco más de 11.000 vehículos/día de los más de 60.000 vehículos/día que la utilizan.

El estudio no contempla ni evalúa las áreas por las que discurre la autopista, calificadas algunas de ellas como suelo no urbanizable de especial protección por su interés medioambiental y ecológico.

Esquerra Unida San Vicent realiza las siguientes observaciones:

Se incumple una orden por el cambio de contenido del estudio informativo.

No existe un estudio de movilidad del tráfico que justifique la construcción de la autopista de peaje.

El estudio de impacto ambiental no estudia ni evalúa todas las acciones inherentes a la actuación proyectada. La alternativa 5 ha sido estudiada, incumpliendo la normativa.

No se analizan el conjunto de actuaciones autonómicas en la zona y, por tanto asigna unas intensidades de tráfico erróneas en la futura autopista de circunvalación.

La autopista de circunvalación no aliviará la actual congestión de la actual circunvalación de Alicante, pues según el estudio informativo desviarán poco más de 11.000 vehículos/día de los más de 60.000 vehículos/día que la utilizan.

El estudio no contempla ni evalúa las áreas por las que discurre la autopista, calificadas algunas de ellas como suelo no urbanizable de especial protección por su interés medioambiental y ecológico.

No se incluyen las ampliación de vías ya existentes, la A-7, incumpliendo el criterio básico en la toma de decisiones medioambientales: «debe actuarse antes sobre medios ya alterados que sobre otros medios que no estén alterados».

D. Miguel Sanz Barceló considera que el trazado interacciona negativamente con sus actividades agrícolas, por lo que propone que se realice la conexión de la autovía Alicante-Madrid con la autovía central entre la carretera de Sta . Eulalia y Sax, que se estudie la ampliación a tres carriles y que se aumenten los pasos inferiores entre los pp.kk. 5+500 y 8+900.

D. Emilio Micó Tomás realiza las siguientes observaciones:

La separación y división de sus parcelas implicará un incremento en los desplazamientos entre fincas, perdiendo instalaciones de riego y afectando a una vivienda situada en sus terrenos.

Provoca un fortísimo impacto paisajístico derivado del gran movimiento de tierra y cuantiosos daños sociales y pérdidas económicas.

No se ha tenido en cuenta en la evaluación el efecto conjunto del futuro trazado del AVE, la reducción del número de vehículos que puede suponer el futuro AVE y la autovía Fuente de la Higuera-Murcia.

La Diputación Provincial de Alicante está de acuerdo en los motivos y razones expuestos por el Ayuntamiento de Sax, adhiriéndose a las alegaciones expuestas por el mismo.

D. Jorge Francisco Brotons Campillo en representación de Bonny, S.A. Cotoveta, S.A. y Agritom, S.A. indica que el trazado en el término municipal de Mutxamel discurrirá por terrenos en los que se encuentran instalados invernaderos lo que supondrá un elevado coste económico y social para el municipio.

El Ayuntamiento de Sax manifiesta que se produce un fuerte impacto paisajístico, medioambiental y ecológico en el paraje conocido como el Plano, se provocan efectos barreras en el término municipal de Sax, no se tiene en cuenta el trazado del AVE, no se contempla la ampliación de la N-330 en vez de el nuevo trazado y no se tiene en cuenta el alivio para el tráfico que supondrá la autovía Murcia-Jumilla-Font de la Figuera.

La Federación Local de Asociaciones de vecinos de Villena realizan las siguientes observaciones:

No consideran necesaria la construcción de la autovía de conexión entre la N-330 (Caudete) con la autovía central (Sax-Castalla) por no solucionar la densidad de tráfico en el tramo de autovía Villena-Alicante. Sería conveniente mejorar el acceso existente en Sax.

Esta autovía sólo va a beneficiar a los viajeros que circulen desde el interior de la meseta hacia la costa, nunca a Villena y los municipios de la zona. La comunicación meseta-costa ya está suficientemente desarrollada, y más que lo estará con la construcción de AVE.

Propone la creación de un tercer carril, la eliminación de los túneles y la mejora del trazado en determinadas curvas de la actual N-330, como alternativa a la nueva autovía.

Les preocupa la posible afección a la flora y fauna autóctona, así como la posible afección al yacimiento arqueológico existente en el paraje de «Los Cabezos»; la influencia de la autovía sobre «la antigua Laguna de Villena», zona recuperada para el anidamiento de aves, y la cercanía a Parajes Naturales Protegidos como la sierra de Salinas, o los Picachos de Cabrera y Morrón.

La autovía supondrá una nueva barrera que va a unirse a la que supondrá el AVE, otra autovía con destino a Murcia, y el futuro trasvase del Júcar.

D. Pedro Sánchez Sánchez indica que la autovía supondrá el corte de gran parte de caminos rurales y conducciones de agua, que provocará la demolición de sus viviendas y que se encuentra muy cerca del yacimiento arqueológico de La Macolla, por lo que sugiere que se amplíe a un tercer carril la actual autovía y que, en caso de hacerse nueva, se haga lo más cercana y paralela a la línea del AVE.

D. Michiel Johannes Spangenberg Timmer realiza las siguientes observaciones:

La creación de la nueva autovía supondrá un fuerte descenso en el número de clientes que paran en su restaurante, situado en la actual autovía.

El gran movimiento de tierras que conlleva del proyecto, supone una herida en el término municipal de Villena; de los 47 pasos (caminos, carreteras, senderos) sólo quedarán útiles 6 o 7, no se contempla la conservación de las cañadas reales, se anulan las nuevas señalizaciones de senderos y viales ecológicos, y el camino que lleva a la Virgen de las Virtudes queda cortado.

Supone un impacto paisajístico relevante debido a los grandes terraplenes y desmontes.

El trazado supone un fuerte impacto ecológico por la afección a especies vegetales protegidas a nivel europeo, por la afección al aporte hídrico a una zona que conserva un bosque de Tarays, porque existe riesgo de lixiviados procedentes de las basuras del actual y futuro vertedero, pone en riesgo de extinción especies autóctonas y endémicas de zonas húmedas, afectará a la avifauna, se perderán varias olmedas y la única noria con agua que queda en Villena, se destruye una gran diversidad agrícola, se atraviesa una zona con manantiales de aguas salobres que pueden desviarse a la huerta y se afecta al Plano de Sax, lugar de gran valor recreativo y natural.

La autovía provoca pérdidas económicas y daños sociales por la afección a explotaciones agrarias, por la pérdida del camino por el que discurre la romería al Santuario de Las Virtudes y por la afección a gasolineras y restaurantes de la actual autovía.

No se ha tenido en cuenta el efecto conjunto del futuro trazado del AVE y de la nueva autovía Fuente la Higera - Murcia, tanto ambientalmente como en la reducción del tráfico.

Solicita que se realice exclusivamente la conexión de la actual autovía con la autovía central entre el punto comprendido entre la carretera de Sta. Eulalia y el acceso norte de Sax y que se amplíe a un tercer carril.

Yesos Ibéricos, S.A. indica que esta empresa tiene los derechos de explotación de mineral de yeso de varias parcelas afectadas por la autopista de circunvalación de Alicante y solicita que se acuerde un nuevo trazado a una distancia suficiente para no afectar a la actividad que se lleva a cabo en la cantera.

D. Manuel Martínez Berasaluce y otros indican la afección a su finca y a la pedanía de La Alcoraya, que supondría un impacto ambiental importante y una pérdida de calidad de vida.

Doña Luisa Cortés de Jesús realiza las siguientes observaciones sobre el proyecto:

Supone una reducción de negocio para el Mesón Palantino situado en el p.k. 10+500 de la Carretera de Castalla.

Indica la existencia de errores en el estudio y el carácter subjetivo de las valoraciones del mismo. Considera que el impacto paisajístico es enorme y que supone impactos para la salud humana por la contaminación atmosférica.

La alternativa interior de circunvalación supone un grave impacto humano, afectando a más número de personas que la exterior y dividiendo los términos municipales de San Vicente del Raspeig y Mutxamel en dos, creando una barrera más.

La construcción de la autopista crearía un efecto barrera contra el agua, favoreciendo inundaciones; destruiría una sierra de gran valor ecológico, así como el azud de Mutxamel y afectaría a la fauna y flora del río Montnegre. Plantea la construcción de un túnel en un área protegida.

D. Pedro A. Pinar Moreno y Otros (318 a 326 y 335 a 576) solicitan la adaptación de la alternativa seleccionada para la circunvalación de Alicante a las Normas Subsidiarias de 1997 de Mutxamel.

El Ayuntamiento de Mutxamel y alegaciones remitidas por el mismo (335 a 576) manifiesta el rechazo a la alternativa propuesta para la circunvalación de Alicante porque crea un efecto barrera en el municipio, estrangulando el actual y futuro desarrollo social, cultural y urbanístico de esta localidad, originando un impacto paisajístico y agotando los usos productivos agrícolas del suelo, provocando la expropiación y demolición de gran número de viviendas y no consiguiendo paliar los problemas de tráfico.

Ecologistas en Acción del País Valenciano realizan las siguientes observaciones:

Se incumple una orden por el cambio de contenido del estudio informativo.

No existe un estudio de movilidad del tráfico que justifique la construcción de la autopista de peaje.

El estudio de impacto ambiental no estudia ni evalúa todas las acciones inherentes a la actuación proyectada. La alternativa 5 ha sido estudiada, incumpliendo la normativa.

No se analizan el conjunto de actuaciones autonómicas en la zona y, por tanto asigna unas intensidades de tráfico erróneas en la futura autopista de circunvalación.

No se extraen las necesarias conclusiones del carácter estacional del tráfico de largo recorrido que pueda elegir la nueva autopista de circunvalación.

No se contempla la solución adoptada en Valencia para paliar la congestión del tráfico, donde se optó por añadir un tercer carril en el «bypass» de Valencia.

Ejercerá un efecto barrera que puede provocar inundaciones o retenciones de agua.

La construcción de autopista de peaje no supone la solución a los problemas de congestión del tráfico en los corredores servidos por autovías.

D. Günter Marten y 24 alegaciones más sin numerar realizan las siguientes observaciones:

Consideran innecesaria la construcción de la autopista de circunvalación porque no soluciona los problemas de tráfico y porque se ha planteado sin tener en cuenta el carácter estacional del mismo. La solución a este problema sería el desarrollo de las carreteras comarcales no una autopista de peaje.

Se debería estudiar enfoques que se están dando en otros países para solucionar estos problemas como potenciar el transporte público o mejorar las infraestructuras existentes, como podría ser la duplicación de la actual circunvalación de Alicante.

No entienden la lógica del uso por parte del usuario de la nueva autopista, cuando ya existe esa posibilidad con la A-7.

Consideran que se valoran las alternativas arbitrariamente sin contemplar algunas que podrían ser viables y sin incluir otras como el doblamiento de las vías existentes.

El estudio de impacto ambiental es muy subjetivo y condicionado, además de presentar una estructura y composición incorrecta.

No se plantea la actuación sobre medios ya alterados, como sería la ampliación de las infraestructuras existentes.

No se contempla en la valoración del medio socioeconómico el «apego» que las personas pueden tener a las zonas o viviendas afectadas y en

general no se hace una valoración de los elementos subjetivos que este factor contempla.

No se aborda con suficiente claridad la calidad del entorno del Pla de la Olivera Alta.

No se define el método de consulta a la población afectada y las consultas que se han hecho han sido de manera concertada.

La metodología de evaluación de impacto utilizada no esta suficientemente argumentada, resulta poco explícita y arbitraria en la asignación de valores. Los impactos están tratados de manera incorrecta.

No se valora adecuadamente el impacto sobre el confort de la población por la contaminación atmosférica.

El proyecto no favorece un desarrollo urbanístico racional y proporcionado en Sant Vicent del Raspeig.

El impacto acústico será importante entre el p.k. 20+000 y el p.k. 20+100.

Proponen que se realice un nuevo estudio de impacto ambiental teniendo en cuenta otras alternativas de trazado y realizándose la elección de manera adecuada.

Los afectados e interesados contra el proyecto de autopista de peaje de Circunvalación de Alicante (adjunta 208 paginas con firmas) están en contra de la infraestructura por problemas ecológicos, barreras urbanísticas, deficiencias técnicas e impacto humano.

El Ayuntamiento de Busot solicita que se haga un enlace con la CV-773 en la circunvalación de Alicante.

Nueva Cerámica Arb, S.A. considera que el trazado dividiría en dos la cantera explotada por esta empresa lo que implicaría la necesidad de rediseñar la cantera y los métodos de explotación, aparejando importantes perjuicios económicos. Solicita que el trazado se realice a la suficiente distancia de la cantera para poder continuar con su explotación.

El Ayuntamiento de Villena realiza las siguientes observaciones:

No se tiene en cuenta en el estudio las incidencias territoriales y urbanísticas que van a suponer para Villena la construcción de la autovía unida a la construcción de la línea de ferrocarril del AVE, de la cual aún no se conoce su trazado definitivo. Estas infraestructuras suponen un efecto barrera en el municipio que se une al creado ya por otras infraestructuras de transporte presentes en el municipio, por lo que sería positivo que la nueva autovía se aproximara lo más posible a la línea del AVE para no fragmentar tanto el territorio. En cualquier caso, consideran que deberían plantearse dos enlaces más dentro del municipio, uno con la carretera de Caudete y otro con la de Pinoso.

Respecto al estudio de impacto ambiental, indica que los impactos sobre el LIC «Laguna y Saleros de Villena» se consideran sólo por préstamos o vertederos obviando otro tipo de impactos, sin considerar impactos sobre las relaciones ecológicas que se establecen entre estos espacios sensibles y su entorno.

Considera que habría que incluir la afección sobre el Patrimonio Geológico que componen los Cabezos y Cerros triásicos del oeste de Villena, zonas en la que además se desarrolla una amplia representación de especies, muchas de ellas protegidas por directivas europeas. Respecto a la fauna, indican que la gran diversidad de hábitats del municipio implica una gran biodiversidad.

El impacto sobre el suelo y los usos productivos del mismo, destacando la Huerta como zona de gran productividad agrícola.

La cercanía del trazado al río Vinalopó y a la Acequia del Rey, que convergen en una cuenca semicerrada de carácter endorreico, produce un impacto alto.

Indica un fuerte impacto sobre los caminos rurales al haber muchos que no se restituyen.

Incluye una serie de medidas correctoras a incluir en el diseño del proyecto.

Por último, incluye las áreas de interés histórico-artístico afectadas por el trazado, citando, La Macolla. La Tejera, Los Saleros, Romería al Santuario de Nuestra Señora de las Virtudes, siendo necesaria la preservación de los yacimientos y la elaboración de un informe previo arqueológico y un seguimiento durante las obras.

Se da cuenta del dictamen emitido por la Comisión Informativa de Obras, Urbanismo y Servicios en el que se incluyen una serie de alegaciones planteadas por el Grupo Socialista que se pueden resumir en que la nueva autovía supone una nueva barrera en el municipio, incrementado por plantearse a unos 200-500 m del trazado del AVE, con un importante impacto sobre el paisaje, destruye tierras de gran fertilidad e impide el desagüe natural de las aguas, incrementando el riesgo de inundación. Consideran que no existe justificación para su construcción puesto que los verdaderos problemas de tráfico se encuentran después de Peter y Elda, y que se van a ver paliados por la nueva autovía Murcia-Jumilla-Jumilla-Fuente la Higuera. Indica que el trazado tiene repercusiones importantes sobre la

diversidad ecológica y afecta a los yacimientos arqueológicos de La Macoya y La Tejera. Propone que se realice el enlace de la actual autovía con la autovía central en el tramo comprendido entre la carretera de Sta. Eulalia y el acceso norte a Sax y que se estudie la ampliación a un tercer carril.

El Ayuntamiento de Sant Vicent del Raspeig incluye fotocopias del Plano de Protección del Viario interurbano y metropolitano del Plan Viario del Área Metropolitana Alacant-Elx, en el que figura la reserva para la nueva circunvalación de Alicante y que se incorporó al avance de la revisión del Plan General de Sant Vicent del Raspeig. El nuevo trazado atraviesa terrenos con un índice de calidad ambiental medio alto y urbanísticamente se considera adecuado ya que conexiona con la Autovía Central al norte del núcleo urbano a una distancia aceptable, mitigando la excesiva direccionalidad sur que actualmente existe en los movimientos de acceso y salida. El Ayuntamiento realiza además las siguientes observaciones:

Rechaza el trazado propuesto por el Ministerio de Fomento.

Propone como alternativa el trazado recogido en el Avance del Plan General.

Propone que en la alternativa seleccionada se adopten las medidas correctoras necesarias para evitar el riesgo de inundaciones en la zona.

Solicita al Ministerio de Fomento y a la Demarcación de Carreteras una reunión que posibilite el acuerdo.

El Ayuntamiento de Caudete solicita que se incluyan en el proyecto dos nuevas conexiones de forma que se tenga acceso a la autovía desde el municipio y que se hagan los pasos necesarios para dar continuidad a los caminos de forma que no constituya una barrera en el municipio. Asimismo, indica que se van a ver afectados los terrenos en los que se plantea la realización del Parque Tecnológico Empresarial El Estrecho.

El Ayuntamiento de Elche realiza las siguientes observaciones:

El tramo de autopista del «Camino de Castilla» no debería ser de peaje para los viajes locales puesto que este ramal, que enlaza la A-7 con la N-330 es parte funcional de ambas.

La afección territorial es muy pequeña puesto que sólo afecta a 100 m de un ramal proyectado con la autovía del Camino de Castilla.

El Ayuntamiento de Campello está totalmente de acuerdo con el trazado propuesto, siempre que sea compatible con la propuesta de conexión realizada por los redactores del P.G.M.O.U.

Doña M.^a del Carmen Ferrándiz Marín indica la afección a varias parcelas urbanas situadas en el Camí de los Ramos, paraje denominado Pla de la Olivera Alta, solicita que se amplíen las vías existentes y que el trazado se ajuste a la reserva del PGOU de Sant Vicent del Raspeig así como que se opte por la alternativa exterior y que se modifique su perfil.

La Asociación de Afectados e Interesados contra el Proyecto de Autopista de Peaje de Circunvalación de Alicante exigen la retirada del proyecto y plantean como alternativa que se amplíe la actual circunvalación de Alicante, que se modifique el trazado para hacerlo coincidir con el PGOU de Sant Vicent del Raspeig y que la autopista a su paso por Sant Vicent del Raspeig sea subterránea, igual que en San Juan.

Doña Herminia Carmen Pastor Pastor y Doña Herminia Pastor Marhuenda piden la retirada del proyecto ante las previsibles consecuencias nefastas para el medio ambiente y para las condiciones sociales y económicas.

Doña Alicia Pazos González indica que las carreteras proyectadas para unir la actual autovía central con la nueva autopista de circunvalación cortan la carretera principal de la urbanización «Pozo de San Antonio» y que el viaducto 20+1.^a afecta a un meandro de la Rambla de Rambuchar, reduciendo el cauce y haciendo que se incremente la velocidad de las aguas.

D. Juan Galera Navarro indica que una parcela se va a ver afectada en su parte norte por lo que solicita que se varíe el trazado del futuro enlace con la autopista de circunvalación para reducir las afecciones a las viviendas y actividades adyacentes.

D. Manuel Lorenzo Pazos solicita que en la zona situada entre la autopista de circunvalación y la urbanización Pozo de San Antonio se planten un mayor número de especies de porte arbóreo, de cara a minimizar el impacto acústico y visual.

Solicita que se tenga en cuenta el Plan de Acción Territorial de Riesgo de Inundaciones de la Comunidad Valenciana donde se tienen en cuenta las zonas con riesgo de inundación y que sean mayores las medidas de consolidación de las laderas adyacentes al túnel proyectado.

D. Esteban Vallejo y tres más (600-603) realizan las siguientes observaciones:

Existen afecciones más importantes de las indicadas en el estudio de impacto ambiental sobre viviendas en el municipio de Sant Vicent del Raspeig.

La alternativa interior no será buena para la dinámica urbanística de la zona, sino todo lo contrario.

El impacto urbanístico de la alternativa interior es mayor que en la exterior, debido a una mayor ocupación de suelo urbano y urbanizable y al mayor número de viviendas expropiadas.

D. Mariano Arce Navarro y dos más (604 a 606) realizan las siguientes observaciones:

Que el estudio presenta errores en la descripción medioambiental, los datos de tráfico no son exactos y califica de manera similar las dos alternativas de circunvalación en asuntos muy diferentes.

No incluye la posibilidad de ampliación de las vías existentes.

No se ha consultado a la población afectada, ignorando los efectos sobre la salud humana y provocando rechazo social.

No selecciona con objetividad la alternativa elegida.

Supone un importante impacto visual y afecta a la riqueza ecológica y monumental de la zona.

Provoca un efecto barrera contra el agua.

Carece de rentabilidad y no tiene en cuenta el efecto sobre el tráfico de las nuevas rondas urbanas en construcción.

Plantea como alternativas, la ampliación de un tercer carril en la actual autovía de circunvalación A-7, utilizar la banda de reserva del avance de 1999 de Sant Vicent del Raspeig, seleccionar la alternativa exterior, deprimir la vías a su paso por esta localidad y procurar que el trazado no divida a Sant Vicente del Raspeig y Mutxamel.

D. Antonio Lillo Lillo y 20 más consideran que el trazado elegido no coincide con el reservado en el avance del PGOU de San Vicent del Raspeig, no se ha tenido en cuenta el interés ambiental de los terrenos del Sabinar y se va a destruir la sierra del Pla de la Olivera Alta por la construcción de un túnel. Proponen que se amplíen las vías existentes, que se use el trazado reservado en el Avance del PGOU o que se elija la alternativa exterior por suponer menor impacto humano.

D. Ángel Sánchez Sánchez y 43 más realizan las siguientes observaciones:

La N-330 no se encuentra saturada de tráfico a su paso por Villena y que la construcción de la Autovía Font de la Figuera supondrá una reducción del tráfico.

El trazado discurre por terrenos de buena calidad agrológica.

Se produce gran impacto por los movimientos de tierras.

Considera que la cercanía a la zona húmeda «Las Charcas» y a la Acequia del Rey va a suponer la destrucción de su sistema biótico.

Aunque evita la zona calificada como microrreserva, la Laguna y Saleros y el conjunto de los Cabezos son terrenos con gran valor ambiental y arqueológico y presentan varios endemismos algunos clasificados como exclusivos.

Los Cabezos constituyen una formación geológica de gran valor que se va a ver afectada por la construcción de la autovía y de un área de descanso.

Se cortan varias veredas y entre ellas la Cañada Real de Almansa y divide explotaciones agrícolas. Además puede afectar a pozos, balsas de riego o salinas dependiendo del trazado definitivo.

Puede suponer un agravamiento de los riesgos de inundación.

El trazado afecta directamente a dos yacimientos arqueológicos, La Macolla y La Tejera.

Solicita que no se realice la autovía de conexión planteada, que se haga un nodo de conexión entre la N-330 y la Autovía Central, que se mejore el trazado de la N-330 y que se amplíe en un carril más.

Varios vecinos afectados por el paso de la alternativa 2 en el Término Municipal de Villena (609 a 613) manifiestan que el trazado afecta perjudicando el cultivo y producción de las fincas, en su infraestructura de riego, duplicándose el problema con una doble barrera que es el AVE.

ATEANA indica que el trazado invade el recorrido senderista P.R.V. 197 a su paso por el término de Caudete, en el tramo de la carretera de Pinoso, haciendo inviable la conexión que ahora tiene.

D. Francisco Amorós Revert solicita la incorporación de un acceso directo desde la autovía al Proyecto «Declaración de Interés Comunitario partida La Fuentecilla» para el desarrollo económico del mismo y de la comarca en general.

D. Francisco Ruiz Torró en representación de la Comunidad de Regantes de la Huerta y Partidas de Villena realiza las siguientes observaciones:

La construcción de la autovía no respeta el medioambiente de la comarca.

Supone la destrucción de 50 Ha. de tierra fértil y la fragmentación de fincas y la destrucción del sistema productivo implantado, efecto duplicado por la doble barrera que supone el AVE.

D. Pedro Sánchez Sánchez indica que el trazado destruirá tierras de gran fertilidad, provocando un grave perjuicio económico y social a Villena y sus agricultores, que el trazado supone una doble barrera junto con la línea del AVE que circulará a 200-500 m al oeste. Solicita que se considere la no construcción de esta autovía o que se realice únicamente un enlace entre la actual autovía y la autovía central.

D. Francisco Ruiz Torró y dos más consideran que el proyecto afecta a su finca dividiéndola y separando sus instalaciones.

D. Rafael Bernabeu Esclapez considera que el proyecto afecta a zonas productivas y a la central frutícola de la empresa «J.M. Los Frutales, S.A.», que su efecto se suma al del trazado del AVE y que carece de justificación respecto al volumen de tráfico y provoca importantes impactos paisajísticos y medioambientales, en especial en el Plano de Sax.

14640 RESOLUCIÓN de 3 de julio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Prolongación del dique de Puerto América», de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo establece que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto Prolongación del dique de Puerto América se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9, «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente», del anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 21 de febrero de 2003, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al citado proyecto incluyendo sus características y ubicación, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Prolongación del dique de Puerto América, consiste fundamentalmente en la prolongación del dique en unos 149 metros con una alineación ligeramente más al sur que la actualmente existente.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía), Dirección General de Pesca y Acuicultura (Junta de Andalucía), Instituto Español de Oceanografía (Ministerio de Ciencia y Tecnología), Instituto de Investigaciones Pesqueras (Ministerio de Ciencia y Tecnología), Ayuntamiento de Cádiz, Cofradía de Pescadores de Cádiz, Ecologistas en Acción, Asociación de Amigos del Parque Natural de la Bahía de Cádiz, y Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN).

Considerando las respuestas recibidas y los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto Prolongación del dique de Puerto América. Los principales motivos que ha llevado a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a tomar esta decisión son los siguientes:

El proyecto no modifica substancialmente la configuración del puerto de Cádiz.

Las obras se realizan dentro de las aguas interiores del puerto de Cádiz.

La escasa magnitud de las obras, con un volumen de dragado de 85.500 metros cúbicos aproximadamente y unos 35.000 metros cúbicos de escollera.

No obstante, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz deberá cumplir las prescripciones que se citan a continuación.