



DECRETO 23/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana y el Catálogo del sistema viario de la Comunidad Valenciana.

(DOCV núm. 2463 de 06.03.1995) Ref. Base Datos 0506/1995

La Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana atribuye a la Generalitat Valenciana la competencia sobre la planificación del sistema viario, señalando su artículo 16 que la ordenación del mismo se realizará mediante el Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, y determinando el artículo 17 que dicho plan se aprobará por decreto del Gobierno Valenciano a propuesta de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, la cual, previamente, habrá puesto a disposición de las entidades locales, restantes consellerias y aquellos organismos que se determine, un avance del mismo con el fin de que se formulen las observaciones o sugerencias que se consideren convenientes.

Una vez cumplido formalmente el I Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, durante los últimos meses de 1993 y primeros de 1994 la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y transportes procedió a la elaboración del Avance del II Plan, que recoge los objetivos, criterios generales, análisis de la red de carreteras y propuestas de actuación a realizar por la Generalitat Valenciana en el periodo 1995/2002.

Asimismo, la Conselleria concluyó la elaboración del Catálogo del Sistema Viario de la Comunidad Valenciana con el objeto de tramitarlo como documento anexo al plan, de conformidad con lo establecido en el artículo 6.2 de la citada Ley de Carreteras.

El Gobierno Valenciano, en la reunión de 21 de junio de 1994, quedó enterado del contenido de estos documentos, procediéndose por la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en septiembre de 1994 a la apertura de un periodo de información y participación pública del Avance del II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, estudio de impacto ambiental y Catálogo del sistema viario, por espacio de dos meses, mediante anuncios en el Boletín Oficial del Estado, Diari Oficial de la Generalitat Valenciana, boletines oficiales de las provincias de Alicante, Castellón y Valencia, y en varios periódicos de ámbito comunitario.

Dentro del proceso formal de consulta institucional, las Cortes Valencianas, por medio de su Comisión de Obras Públicas y Transportes, analizaron el documento el día 24 de octubre de 1994, no produciéndose pronunciamientos o resoluciones de carácter general sobre el mismo.

Ello no obstante, la Comisión de Obras Públicas y Transportes de las Cortes Valencianas adoptó en su sesión de 21 de noviembre de 1994 la Resolución 225/III, por la que se insta el estudio de una comunicación por carretera entre los municipios de Lorcha y Villalonga, procurando la distancia más corta entre ambas poblaciones y sin que esto suponga la utilización del trazado de la antigua vía del ferrocarril de Alcoy al puerto de Gandia, así como su inclusión en el Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana.

De otro lado, como consecuencia del periodo de información pública se han presentado diversos documentos de alegaciones, informes o escritos, por partidos políticos con representación parlamentaria, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, corporaciones locales, instituciones y departamentos de la administración, así como por particulares y asociaciones ciudadanas, a partir de los cuales se ha llegado a las siguientes conclusiones:

- Procede mantener la necesidad, justificación, objetivos y criterios del Avance, cuyas formulaciones siguen apareciendo como válidas después de considerar las aportaciones realizadas en el periodo de información pública.

- Diversas corporaciones locales han solicitado la inclusión de actuaciones en el plan, una parte de las cuales se han considerado de interés de cara a su realización. Sin embargo, en la medida en que el Avance contempla entre sus determinaciones dos programas genéricos de actuaciones a concertar por la Generalitat Valenciana tanto en medio urbano como con las Diputaciones Provinciales, no se ha estimado necesario modificar éste, dado que las mismas

podrán realizarse a medida que vayan suscribiéndose los oportunos convenios entre la Generalitat Valenciana y las entidades correspondientes. En cualquier caso, en el desarrollo de las actuaciones a convenir con entidades locales se prestará especial atención a los aspectos relacionados con vías ciclistas, andenes peatonales, transporte colectivo, urbanización de la vía y cualesquiera otros específicos del medio urbano.

- Desde la perspectiva de las actuaciones concretas, se ha producido un importante cuestionamiento tanto a nivel institucional como de asociaciones privadas y particulares, de la propuesta efectuada por la Generalitat Valenciana de enlazar mediante autovía l'Alcúdia y Tavernes de la Vallidigna. Evaluadas las alegaciones, se ha decidido retirar de la programación del plan la denominada «autovía l'Alcúdia-Tavernes de la Vallidigna», sustituyéndola en el documento definitivo del II Plan por dos nuevas actuaciones denominadas «variante de Guadassuar» y «accesos a Alzira y Carcaixent» -en el tramo l'Alcúdia-Alzira-, y contemplando una reserva de suelo en previsión de la hipotética ejecución de una variante de Tavernes de la Vallidigna.

- Asimismo, se han planteado opiniones que podrían relacionarse con los apartados denominados «transporte ferroviario» y «peatones y ciclistas», demandando un mayor papel del ferrocarril de cercanías y de los carriles para bicicleta. Ambas demandas van muy en sintonía con los criterios que establece la Generalitat Valenciana en dichos apartados. En particular, la gran receptividad registrada en las propuestas de carril bici hace necesario establecer unos objetivos más ambiciosos en este tipo de acciones. Así los 200 km inicialmente previstos se convierten en un mínimo de 600 km entre pistas exclusivas y caminos señalizados.

Por otra parte, entre la redacción del Avance y el momento actual se han producido una serie de circunstancias que han variado algunos aspectos inicialmente contenidos en el Avance, lo que requiere las oportunas modificaciones en el documento definitivo del II Plan de Carreteras.

- Así, en primer lugar hay que reseñar que el Avance del Plan recogía un conjunto de actuaciones bajo la denominación de «autovía» siguiendo lo establecido en la Ley 25/1988, de Carreteras del Estado; sin embargo, con posterioridad al Avance se ha aprobado el nuevo Reglamento de Carreteras del Estado (Real Decreto 1812/1994) en el que prácticamente se asimila el concepto técnico de «autovía» al de «autopista», siguiendo recomendaciones de la Unión Europea con objeto de homologar las carreteras que constituyan las redes transeuropeas.

En ese sentido, es evidente que la vocación y funcionalidad de la red de carreteras de la Generalitat Valenciana es distinta a la estatal. De ahí que de mantener inalterada la denominación «autovía» en el II Plan de Carreteras, la Generalitat Valenciana estaría comprometida a seguir en todos los proyectos así calificados las órdenes e instrucciones técnicas que en el futuro vayan desarrollando esta previsión del Reglamento de Carreteras.

En la práctica, algunos tramos en los que el Avance prevé el aumento de capacidad de la vía podrían cumplir todas los requerimientos que se impondrán para las autovías a partir de la entrada en vigor del nuevo reglamento. En cambio, en otros la mejora de la capacidad de un tramo podría adoptar otras formas (bulevar, avenida, etc), después de contrastar las alternativas exclusivamente geométricas con los criterios de utilidad social, territorial y medioambiental.

Por esta razón se ha considerado que en tanto en el Avance se utilizaba un concepto diferente de autovía que el que contiene desde hace pocas fechas el nuevo reglamento para las carreteras del Estado, podría constituir un elemento de confusión utilizar la palabra «autovía» como sinónimo de «vías de gran capacidad» que es a lo que se refiere el Avance del II Plan. En consecuencia, en los apartados correspondientes se ha resuelto cambiar el término «autovía» por el de «vía de gran capacidad».

- En segundo lugar, en octubre de 1994 y enero de 1995 la Generalitat Valenciana y el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente suscribieron sendos convenios para la realización de actividades de interés común en los itinerarios Alcoy-Alicante y Almenara-Nules. Estos convenios resultan muy importantes desde la perspectiva de la colaboración entre ambas administraciones en relación con el sistema viario de la Comunidad Valenciana, y determinan una modificación de la distribución de actuaciones programada inicialmente por el avance en estas áreas, por lo que procede efectuar las variaciones y reajustes oportunos en el documento definitivo.

Los reajustes producidos como consecuencia de la nueva distribución de actuaciones a partir de los convenios suscritos con el Estado, retirada de la programación de la autovía l'Alcúdia-Tavernes de Valldigna, inclusión de dos nuevas actuaciones entre l'Alcúdia y Alzira, inclusión de una comunicación por carretera Lorcha-Villalonga, e incremento de los km destinados a carril bici, han determinado una disminución global en las estimaciones de inversión inicialmente realizadas.

Por tanto, habiéndose llevado a cabo los trámites previstos en los artículos 17.1 y 6.3 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana, y emitida declaración de impacto ambiental, en cumplimiento de lo dispuesto por la Ley de la Generalitat Valenciana 2/1989, de 3 de marzo, y Decreto 162/1990, de 15 de octubre, del Gobierno Valenciano, procede otorgar la aprobación del II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana así como del catálogo del sistema viario de la Comunidad Valenciana.

En su virtud, a propuesta del conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, y previa deliberación del Gobierno Valenciano en la reunión del día 6 de febrero de 1995,

DISPONGO:

Artículo primero. II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana

Uno. Queda aprobado el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, con las modificaciones respecto del Avance conocido por el Gobierno Valenciano, en sesión de 21 de junio de 1994, que se recogen en el anexo I, posteriormente sometido a información pública y objeto de la declaración de impacto ambiental de 1 de febrero de 1995 que se recoge en el anexo II.

Dos. La aprobación del Plan de Carreteras implica su utilidad pública en relación con la expropiación de inmuebles, de conformidad con lo establecido en el artículo 17.2 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana.

Tres. El Gobierno Valenciano encomienda a la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes que trabaje en un escenario de 8 años de cara a la ejecución del plan, sin perjuicio de que serán los presupuestos de cada año los que determinarán las partidas concretas destinadas a tal fin.

Artículo segundo. Catálogo del Sistema Viario de la Comunidad Valenciana

Uno. Queda aprobado el Catálogo del Sistema Viario de la Comunidad Valenciana, con las modificaciones respecto del documento conocido por el Gobierno Valenciano en la reunión de 21 de junio de 1994, y posteriormente sometido a información pública, que se recogen en el anexo III adjunto.

Dos. La Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes procederá anualmente a actualizar dicho catálogo y, previa información pública de las entidades locales afectadas, lo someterá al Gobierno Valenciano para su aprobación.

DISPOSICIÓN FINAL

El presente decreto entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana.

Valencia, 6 de febrero de 1995

El presidente de la Genralitat Valenciana
JOAN LERMA I BLASCA

El conseller de Obras Públicas. Urbanismo y Transporte
EUGENIO BURRIEL DE ORUETA

ANEXO I

Modificaciones introducidas en el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana respecto del Avance conocido por el Gobierno Valenciano en la reunión de 21 de junio de 1994 y posteriormente sometido a información pública.

1. Se modifican y reajustan aquellos aspectos del Avance que resulten afectados por los convenios suscritos entre la Generalitat Valenciana y el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, para la realización de actuaciones en los itinerarios de interés común Alcoy-Alicante (octubre/ 1994), y Almenara-Nules (enero/1995).

2. Se sustituye la denominación «autovía» por la de «vía de gran capacidad» como consecuencia de la nueva concepción que en relación con las autovías recoge el nuevo Reglamento de Carreteras del Estado, aprobado por el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre. En ese sentido, se utilizará la denominación «autovía» con el alcance que le otorga el real decreto citado.

3a. Se retira del texto y de los mapas de actuaciones principales contenidos en el Avance la denominada «autovía l'Alcúdia-Tavernes de la Valldigna».

3b. Se incluye entre las actuaciones principales del II Plan de Carreteras dos nuevas actuaciones entre l'Alcúdia y Alzira, denominadas «variante de Guadassuar» y «accesos a Alzira y Carcaixent».

3c. Se contempla una reserva de suelo en previsión de la hipotética ejecución de una variante de Tavernes de la Valldigna.

4. Se incorpora al II Plan de Carreteras las actuaciones siguientes, aún no licitadas, o licitadas en su día y que requieren de nueva licitación:

- Gran Vía de Alicante. Tramo 4. Maestro Alonso-Alonso Cano.
- Gran Vía de Alicante. Tramo 5. Garbinet.
- Bèlgida-Ayelo de Rugat.
- Accesos a Tavernes de la Valldigna y Simat de la Valldigna.

5. Se incluye entre las actuaciones principales del II Plan de Carreteras una comunicación entre Lorcha y Villalonga, en los términos señalados por la Resolución 225/III, de 21 de noviembre de 1994, de la Comisión de Obras Públicas y Transportes de las Cortes Valencianas.

6. En el desarrollo de las actuaciones a convenir con entidades locales se prestará especial atención a los aspectos relacionados con vías ciclistas, andenes peatonales, transporte colectivo, urbanización de la vía y cualesquiera otros específicos del medio urbano.

7. Se explicitan en el plan las principales actuaciones a realizar en carriles bici, convirtiéndose los 200 km inicialmente previstos en un mínimo de 600 km, entre pistas exclusivas y caminos señalizados.

ANEXO II

Declaración de impacto ambiental

Visto el expediente 237/94-AIA, referido al estudio de impacto ambiental del Avance del II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, promovido por la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana.

Visto que, con fecha de 29 de agosto de 1994, la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes remitió a la Conselleria de Medio Ambiente el documento de Avance del II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, para que este organismo emitiera un informe previo. La documentación remitida para su estudio consta del documento de síntesis del plan, el Catálogo del Sistema Viario y el estudio de impacto ambiental. El Gobierno Valenciano, en la sesión de 21 de julio de 1994, dio su conformidad al proyecto, y acordó someterlo a información pública, durante el plazo de dos meses.

Visto que el estudio de impacto ambiental del documento de Avance del II Plan de Carreteras se ha sometido a un período de consultas institucionales e información pública, durante un plazo de dos meses, mediante anuncios de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, publicados en el Boletín Oficial del Estado, en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana, en los boletines oficiales de las provincias de Alicante, Castellón y Valencia y en varios periódicos de ámbito valenciano.

Visto que durante el período de información pública se han presentado numerosas alegaciones, que se remitieron a la Conselleria de Medio Ambiente para su estudio el día 17 de enero de 1995, y que de la totalidad de las alegaciones presentadas un grupo importante de ellas hace referencia directa a aspectos ambientales. Los rasgos más destacados de estas alegaciones pueden resumirse en los siguientes apartados:

- Alegaciones que critican el modelo de infraestructuras escogido por el II Plan de Carreteras, por considerarlo peligroso, problemático y poco potenciador de otras formas de transporte más respetuosas con las personas y el medio ambiente, o por no considerar debidamente la trascendencia que la red de carreteras tiene como elemento estructurador de la ordenación territorial:

- EUPV de Alzira
- Ayuntamiento de Alzira
- Acció Ecologista-Agró
- EUPV de la Safor
- Grupo Parlamentario Popular de las Cortes Valencianas
- Los Verdes de la Ribera-Los Verdes del País Valenciano

- Alegaciones que se oponen a la duplicidad de infraestructuras, como sucede con las actuaciones del MOPTMA que discurren paralelas a la autopista A-7, solicitando o no el rescate del peaje.

- EUPV de Alzira
- PP Vall d'Uixó
- Ayuntamiento de Benicarló
- Acció Ecologista-Agró
- EUPV de la Safor
- Grupo Parlamentario Popular de las Cortes Valencianas
- Los Verdes de la Ribera-Los Verdes del País Valenciano
- Alegaciones que piden la inclusión de determinadas actuaciones concretas en el II Plan de Carreteras, o que reivindiquen la mejora de la accesibilidad a determinadas zonas de la Comunidad Valenciana:

- Asociación de Vecinos Camp de Túria
- Ayuntamiento de l'Eliana
- PP de la Vall d'Uixó
- Ayuntamiento de Benicarló
- PSPV-Vega Baja

- Alegaciones que señalan la insuficiencia y poca profundidad del estudio de impacto ambiental, tanto en general como por lo que hace a aspectos concretos, como la

despreocupación hacia los problemas hidráulicos que presentan los proyectos planteados en la cuenca del Júcar y la escasa atención sobre las áreas urbanas:

- EUPV de Alzira
- Ayuntamiento de Alzira
- Acció Ecologista-Agró
- EUPV de la Safor
- Los Verdes de la Ribera-Los Verdes del País Valencià
- Alegaciones sobre actuaciones concretas:
 - EUPV de Alzira, Ayuntamiento de Alzira, Julia Rosell Sanchis, Ayuntamiento de Benifairó de la Valldigna y Los Verdes de la Ribera: piden que no se ejecute la autovía Alzira-Tavernes de la Valldigna, o que se justifique de manera procedente la necesidad de esta actuación. Igualmente se proponen actuaciones alternativas puntuales que eviten la necesidad de construir la autovía.
 - Ayuntamiento de Polinyà de Xúquer: apunta la necesidad de mejorar los sistemas de drenaje en el caso que se desdoble la carretera N-332, atendiendo al efecto de barrera para las aguas que puede representar en caso de precipitaciones torrenciales.
 - Ayuntamiento de Riola. No aprueba el trazado del desdoblamiento de la N-332, variante de Sueca, por considerar necesaria la ejecución del puente propuesto en su día por el ayuntamiento.
 - Asociación de Vecinos Camp de Túria: alega, respecto a los impactos sonoros procedentes de la C-234, y solicita accesos directos desde ésta al centro comercial próximo.
 - Ayuntamientos de Almiserat, Alfauir y Lloc Nou de Sant Jeroni: se oponen a la autovía Palma de Gandia-el Morquí, por considerarla innecesaria y por sus efectos sobre el medio agrícola y natural.
 - EUPV de Burjassot y EUPV de Massamagrell: se oponen a varios proyectos a ejecutar en l'Horta Nord por las afectaciones sobre el entorno urbano y la huerta. Proponen un modelo alternativo basado en el transporte colectivo metropolitano y en la potenciación de los paseos, el ciclismo y la red de caminos rurales. El Ayuntamiento de Burjassot presenta una alegación que desestima la alegación de EUPV.
 - Ayuntamiento de Oliva: se opone a la variante de la N-332 por no ajustarse al PGOU vigente, supone impactos visuales y paisajísticos graves y representa una posible barrera para la evacuación de las aguas de lluvia.
 - Ayuntamiento de l'Eliana: propone diversas actuaciones para mejorar el tráfico en el término y disminuir el impacto sonoro de la C-234.
 - Colectivo ecologista de la Balarna: piden que se estudien alternativas para la carretera C-320 al paso por el puerto de Fontanars del Alforins.
 - PSPV-Vega Baja: pide un estudio de impacto minucioso para el desdoblamiento de la C-3321 Crevillent-Torrevieja, de forma que se evite afectar a parajes protegidos.
 - Comisión Anti-autovía Alicante-Cartagena: solicitan que no se construya esta vía por diversos motivos.
 - Eloísa Garabito Tomás, en representación de 16 particulares más, Pedro Evelio Pérez Azorín, Antonio Molina Jiménez y María Rosa y Antonia Belmar Tamayo: plantean la disconformidad con la Ronda sur de Elda y la variante de Monóvar.
 - Grupo Parlamentario Popular de las Cortes Valencianas: presenta diversas consideraciones respecto a numerosas actuaciones previstas en el Plan.
 - Jesús Marco Pecharromán, Mariano Alvado Pérez, Asociación Cívica Marina Baixa y Asociación de Vecinos de Altea: piden la supresión del proyecto de variante de Altea, entre otras consideraciones por los efectos ambientales que produciría.

El resto de alegaciones presentadas al documento no se relacionan en esta declaración por no incidir sobre aspectos medioambientales.

Visto que dentro del proceso formal de consultas institucionales, las Cortes Valencianas, a través de la Comisión de Obras Públicas y Transportes, analizaron el documento el día 24 de octubre de 1994, sin que se produjeran pronunciamientos o resoluciones.

Visto que dentro del período de consulta pública e institucional del documento se han mantenido diversas reuniones con representantes de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, a fin de comunicarles los aspectos del documento analizado que, según el criterio de esta dirección general, resultaban más problemáticos desde el punto de vista medioambiental.

Considerando que, analizado el contenido del documento de Avance del II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana y el correspondiente estudio de impacto ambiental, se deben hacer al respecto diversas consideraciones de carácter general:

Primero. Según determina el Decreto del Gobierno Valenciano 162/1990, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de la Generalitat Valenciana, de Impacto Ambiental, el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana se encuentra sometido al procedimiento de declaración de impacto ambiental, ya que se trata de un plan de acción territorial de carácter sectorial. A pesar de ello, este hecho no debe significar en ningún caso que las actuaciones que en él se proponen no se tengan que someter al trámite de evaluación de impacto ambiental, como se justifica más adelante y como recoge la propia documentación del plan.

Segundo. Por las características del documento, el Avance del II Plan de Carreteras se debe considerar como una propuesta marco de actuaciones que por el escaso nivel de concreción que alcanza resulta muy difícil de valorar de manera detallada. Este hecho condiciona que, a pesar de la gran trascendencia ambiental del plan, las observaciones que puedan realizarse desde la óptica medioambiental tengan que ser a la fuerza inconcretas, y, en la mayor parte de los casos, puramente aproximativas, por lo cual se debe relegar a fases posteriores la valoración cuidadosa de los efectos ambientales de cada uno de los proyectos que se proponen en él, sin que ello quiera decir en ningún caso evaluar, en la fase actual, los impactos previsibles de las diversas actuaciones propuestas.

Tercero. En algunos casos, la documentación examinada incluye como propuestas del plan actuaciones que o bien se encuentran en curso de ejecución, o bien se encuentran en una fase de tramitación muy avanzada, hasta el punto que algunas de ellas cuentan ahora mismo con la preceptiva declaración de impacto ambiental emitida por esta dirección general. Estas actuaciones son las siguientes:

1. Actuaciones de la Generalitat Valenciana previstas en el II Plan de Carreteras que cuentan con declaración de impacto ambiental, con indicación de la fecha de emisión de ella y de la numeración -comarca y actuación- adoptada por el documento de síntesis del plan:

- 1.7. Variante de Càlig, 13.10.93.
- 2.1 (parte). Carretera Borriol-Betxí y acceso a Castellón, 18.08.92
- 2.1 (parte). Autovía Castellón-la Poble Tornos, tramo Borriol-la Poble Tornos, 18.10.94.
- 2.3 (parte). Variante de Betxí, 08.11.93.
- 2.4. Puente sobre el Mijares (Onda), 03.05.93.
- 3.1. Carretera Alcudia de Veo-Algimia de Almonacid, 17.05.93.
- 3.2. Variante de Viver, 23.08.93.
- 3.3. Variante de Caudiel, 17.10.94.
- 4.2 (parte). Variante de Losa del Obispo, 18.11.94.
- 7.1. Distribuidor sur de Valencia (Albal), 05.07.93.
- 7.4. Variante N-340 (Massamagrell y la Poble de Farnals), 03.05.93.
- 8.3. Acondicionamiento C-3322 (Chiva-Turís-Montroy), 03.11.94.
- 8.7. Variante de Algemesí, carretera C-3320, 29.07.94.
- 8.9. Mejora conexión C-3322/Alzira, 24.11.93.
- 9.2. Variante Castelló de Rugat y Montichelvo, 03.05.93.
- 9.9. Ronda oeste de Ontinyent, 24.06.94.
- 10.1 (parte). Variante de Tavernes de la Valldigna, 29.09.94.
- 12.3. Acondicionamiento C-3313 (Alcoy), 25.05.93.
- 13.2. Ronda sur de Elda y variante de Monóvar, 03.05.93.
- 14.1 (parte). Autovía Alicante-Alcoy, tramo Alicante-San Vicente del Raspeig, 28.07.94.
- 14.9 (parte). Puente de la Ronda norte de Elche, 04.05.94.
- 15.2. Carretera Rojales-Guardamar, 04.02.94.
- 15.6. Variante de Benejúzar, 28.10.94.

2. Actuaciones de la Generalitat Valenciana previstas en el II Plan de Carreteras cuya declaración de impacto ambiental se encuentra en tramitación actualmente, con indicación de la numeración -comarca y actuación- adoptada por el documento de síntesis del plan:

- 1.2. Acondicionamiento CS-840, Morella-Zorita del Maestrazgo.
- 2.1 (parte). Autovía Castellón-la Poble Tornos, C-238.
- 2.3 (parte). Variante de Almenara.
- 2.3 (parte). Variante de Villavieja.

- 2.5. Carretera CS-V-2001 y biela Betxí-Borriol.
- 2.17. Variante de Vilafamés.
- 4.2 (parte). Acondicionamiento carretera Losa del Obispo-Chelva.
- 4.5. Ronda de Olocau, V-603 y V-604.
- 4.6. Acondicionamiento de la V-504 entre Bétera y Olocau.
- 7.15. Mejora de seguridad vial Valencia-el Perelló, acceso al Palmar y carril de bicicleta

Valencia-el Saler.

- 8.2. Desdoblamiento Sueca-les Palmeretes.
- 8.5. Desdoblamiento C-3322 (Catadau-Llombai).
- 8.11. Variante de la Pobla Llarga, C-3320.
- 8.16. Nuevo puente sobre el Júcar (Cullera).
- 9.1. Autovía Canals-Agullent.
- 12.1. Autovía Alcoy-Alicante e Ibi-Villena.
- 15.3. Variante sur de Almoradí.
- 15.5. Variante de San Fulgencio.

Estas actuaciones no se incluirán en la valoración efectuada en la presente declaración de impacto ambiental.

Cuarto. Una dificultad añadida al análisis de la documentación del Avance del II Plan de Carreteras se refiere a las diferentes competencias que se apliquen a las propuestas del Plan, según se trate de actuaciones a desarrollar por parte de la Generalitat Valenciana o por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Este hecho es especialmente relevante a efectos de impacto ambiental, atendiendo a las diferencias que hay al respecto entre la legislación de impacto ambiental estatal y la valenciana, sin entrar a valorar la diferente competencia para la emisión de la preceptiva declaración de impacto ambiental, según se trate de proyectos a ejecutar por el MOPTMA o por la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.

Según el Decreto 162/1990, de 15 de octubre, del Gobierno Valenciano, por el cual se aprueba el reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de Impacto Ambiental, se encuentra sometida al trámite de declaración de impacto ambiental la construcción de autopistas, autovías, carreteras, vías públicas o privadas de comunicación y líneas de ferrocarril de nueva planta cuyo itinerario se realice íntegramente en el territorio de la Comunidad Valenciana. Igualmente, el referido decreto somete al trámite de estimación de impacto ambiental las actuaciones en materia de vías de comunicación, exceptuadas las de conservación y mantenimiento, para las cuales se exija información pública en su legislación sectorial. Por su parte, el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el cual se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1988, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental -legislación estatal en la materia-, somete a evaluación de impacto ambiental la construcción de autovías y autopistas que supongan trazado nuevo, considerando como tales las definidas así en la Ley de Carreteras. En consecuencia, cabe concluir que la legislación valenciana permite un control ambiental mayor sobre las actuaciones en materia de carreteras a través del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, mientras que la aplicación de la legislación estatal en la materia provoca que actuaciones notablemente impactantes no se encuentren sometidas a este trámite porque no se trata de proyectos recogidos en esta legislación y asimilables a autopistas o autovías. En cualquier caso, la presente declaración no se limitará a analizar los efectos previsibles de las actuaciones a ejecutar por la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, sino que se refiere a la totalidad de las actuaciones, ya que entre algunas de las que presentan una mayor problemática ambiental figuren proyectos que deberá ejecutar el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, a propuesta de la Generalitat Valenciana.

Quinto. Igual que en el caso de actuaciones a ejecutar por parte de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, no se hará referencia en esta declaración a las actuaciones del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, que hayan estado informadas con anterioridad por la Conselleria de Medio Ambiente. Estas actuaciones, con indicación de la fecha de emisión del informe y de la numeración -comarca y situación- adoptada por el documento de síntesis del plan, son las siguientes:

- 1.21. Acondicionamiento N-232, Vinaròs-Chert, 14.01.92.
- 1.22 (parte). Acondicionamiento N-232, Chert-Morella, tramo II (la Jana-Venta de l'Aire), 26.01.95.

- 1.22 (parte). Acondicionamiento N-232, Chert-Morella, tramo III (Venta de l'Aire-Morella), 16.01.95.
- 2.24 (parte). Variante de Nules, 11.10.91/21.02.94.
- 3.21. Autovía Levante-Aragón, tramo Sagunto-Teruel, 12.09.90.
- 5.21. Autovía Valencia-Madrid, tramo Requena-Caudete de las Fuentes, 03.04.91.
- 5.22. Autovía Valencia-Madrid, tramo Minglanilla-Caudete de las Fuentes, 04.12.89/16.09.93/09.12.93.
- 5.23. Autovía Valencia-Madrid, variante de Utiel, 05.07.93.
- 5.25. Variante de Ayora, 15.03.94.
- 6.21 (parte). Autovía Sagunto-Barracas, Variante de Gilet y Variante de Soneja, 25.04.91.
- 6.23 (parte). Variante de Sagunt, 09.08.94.
- 8.23 (parte). Variante de Sueca, N-332 15.06.92.
- 9.21 (parte). N-340, tramo Almansa-l'Alcúdia de Crespins, 26.01.93.
- 9.21 (parte). Variante de Mogente, N-430, 19.07.91.
- 9.23. Acceso a Xàtiva, 23.05.91.
- 11.21. Variante de Ondara, N-332, 27.03.91.
- 11.23. Variante de Benissa, N-332, 15.11.90.
- 11.24. Variante de Altea, N-332, 15.11.90.
- 11.25 (parte). Variante de la Vila Joiosa, 23.01.92.
- 12.4. Variante de Alcoy, N-340, 09.05.94.
- 12.21. Variante de Cocentaina, N-340, 03.06.91.
- 12.22. Desdoblamiento N-340, tramo barranc de la Batalla (Alcoy a A-210), en curso.
- 14.21. Acceso al puerto de Alicante, 23.05.91.
- 14.23. Variante de Jijona, N-340, 25.04.91.

Considerando que desde la entrada en vigor de la legislación valenciana de impacto ambiental, ésta es la primera vez que un plan de carreteras se somete al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, se debe destacar, por tanto, la falta de precedentes al respecto, como las consiguientes dificultades que ello supone sobre todo a la hora de adoptar una metodología coherente para valorar los efectos ambientales de un documento tan amplio.

Considerando que, a pesar de la dificultad de realizar el estudio de impacto ambiental de un documento como el presente (en especial si se trata de aplicar las metodologías que habitualmente se utilizan para la valoración de proyectos más específicos), cabe decir que el estudio de impacto ambiental que acompaña al II Plan de Carreteras resulta excesivamente genérico e inconcreto, incluso teniendo en cuenta el carácter general del documento que se analiza. En este sentido, no se ha hecho una valoración conveniente de los efectos ambientales del Plan (tanto en la fase de construcción de las infraestructuras que se proponen, como en la fase de funcionamiento), sino que se ha partido de una serie de premisas no siempre suficientemente justificadas para acabar concluyendo que el Plan no tiene efectos negativos desde el punto de vista ambiental. El objetivo fundamental del estudio de impacto ambiental no tendría que ser, en ningún caso, justificar la bondad ambiental del Plan que se propone, sino que tendría que servir para matizar los proyectos que se proponen y, en su caso, modificar e incluso descartar aquellos para los que el impacto previsible no resulte aceptable. En este sentido, cabe destacar que la evaluación de los impactos a un nivel global presenta, a pesar de las dificultades metodológicas antes aludidas, la innegable ventaja que la introducción de variaciones de trazados o proyectos a causa de exigencias ambientales no crea grandes disfunciones inversoras o de plazos de ejecución, teniendo en cuenta que la redacción de los proyectos definitivos todavía no se debería haber iniciado.

Considerando que las actuaciones propuestas en las áreas metropolitanas más importantes (considerando como tales las áreas urbanas y periurbanas de Castellón, Valencia y Alicante-Elche) requieren, desde la óptica medioambiental, un tratamiento específico o, al menos, diferenciado respecto al resto de actuaciones. Las referidas áreas presentan una elevada ocupación del suelo, tanto por los asentamientos urbanos como por las necesarias infraestructuras de comunicación entre ellos; la situación territorial de estas áreas enclavadas en la franja litoral de la Comunidad Valenciana, agrava su problemática, ya que se disponen las infraestructuras territoriales en forma de cinturones concéntricos que aíslan progresivamente las áreas urbanas de los hábitats rurales y naturales situados hacia el interior. Como consecuencia, se producen una serie de impactos sinérgicos, de difícil valoración, pero que

pueden llegar a afectar áreas territorialmente muy alejadas del punto concreto donde se produce la actuación.

Por otro lado, la población humana que se asienta en estas áreas sufre de manera creciente los efectos derivados del aumento del tráfico, efectos que entran de lleno en la necesaria valoración de los impactos ambientales. Es por lo que, con carácter general, y puesto que se trata de actuaciones que discurren por áreas densamente pobladas y frecuentemente de alto valor agrícola, la evaluación de los impactos tendrá que considerar las medidas correctoras específicas que se tendrán que aplicar para evitar, o al menos disminuir, la afectación sobre la población, el patrimonio cultural y el medio socioeconómico.

Considerando que la justificación de muchas de las actuaciones propuestas es el resultado de un proceso multicriterio en el que intervienen aspectos como la intensidad de tráfico actual y futura, las necesidades de vertebración del territorio, la mejora de accesibilidad a determinadas zonas, el índice de siniestralidad, etc. El hecho que estos aspectos no hayan sido valorados detalladamente en el documento examinado dificulta a su vez la valoración de los diferentes proyectos, en el sentido de la necesaria confrontación de los beneficios obtenidos de la ejecución de las actuaciones, según los criterios que se persiguen, con la problemática ambiental que provocarían.

Considerando que, como se ha dicho con anterioridad, el análisis de la conflictividad medioambiental de las propuestas del II Plan de Carreteras se ha tenido que realizar basándose en la información actualmente disponible al respecto, tanto por lo que respecta a los proyectos constructivos como a las características físicas y ecológicas de las áreas potencialmente afectadas. Se trata, por tanto, de una valoración provisional que tendrá que completarse o matizarse cuando exista la información necesaria para cada uno de los proyectos. Teniendo en cuenta que el impacto que producirá una actuación cualquiera, se encontrará generalmente en función de las características constructivas del proyecto y de la alternativa de trazado que finalmente se elija, la presente declaración ha optado por efectuar una clasificación de las actuaciones propuestas en el Avance del II Plan en relación con el impacto ambiental previsible que producirían en el caso de desarrollarse sin la adopción de ninguna medida correctora.

Considerando que el proyecto examinado constituye uno de los supuestos fácticos en los cuales resulta preceptiva la formulación de una declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la aprobación definitiva del referido proyecto, según se desprende del artículo quinto de la Ley de Impacto Ambiental y los artículos concordantes del reglamento.

Considerando que en el expediente se han cumplido los trámites previstos en el Decreto 162/90, de 15 de octubre, del Gobierno Valenciano, por el cual se aprueba el Reglamento de Impacto Ambiental, y la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de la Generalitat Valenciana y otras disposiciones aplicables.

Considerando que el artículo quinto de la Ley 2/1989 establece que corresponde al órgano medioambiental la declaración de impacto ambiental de los proyectos a los cuales se aplique esta ley.

Considerando que el Decreto 182/1992, de 10 de noviembre, del Gobierno Valenciano, por el cual se modifica el Reglamento Orgánico y Funcional de la Conselleria de Medio Ambiente, atribuye a la Dirección General de Calidad Ambiental la competencia para la tramitación y formulación de la declaración de impacto ambiental.

Por todo ello, en uso de las facultades que tengo legalmente atribuidas, formulo la siguiente Declaración de impacto ambiental

Primero

Clasificar, a los solos efectos ambientales y con el nivel de concreción del documento examinado, las actuaciones previstas en el Avance del II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, promovido por la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, según se especifica a continuación.

La presente clasificación se ha realizado basándose en la información actualmente disponible al respecto, tanto por lo que respecta a los proyectos constructivos concretos como a las características físicas y ecológicas de las áreas potencialmente afectadas. La jerarquización de las diferentes actuaciones ha tenido en cuenta los siguientes criterios:

1. Afectación directa o indirecta sobre espacios naturales protegidos.

2. Afectación directa o indirecta sobre espacios naturales de especial interés, catalogados y/o en vías de protección.
3. Efectos sobre corredores ambientales de especial relevancia.
4. Riesgo de producir impactos paisajísticos importantes.
5. Presencia en la zona de actuación de especies animales o vegetales protegidas o de especial interés.
6. Proyecto de desdoblamiento o autovía.

En el anexo de esta declaración figura la totalidad de las actuaciones consideradas, con indicación de los criterios anteriormente citados que resulten afectados por cada una de ellas.

A. Actuaciones con un impacto previsible crítico. Propuestas no justificables desde el punto de vista ambiental para las cuales, en principio, no resulta posible establecer alternativas que produzcan un menor impacto.

14.10 Mejora de la seguridad vial San Fulgencio-Elche (Generalitat Valenciana). Actuación que presenta específicamente un impacto ambiental crítico, puesto que atraviesa el Parque Natural del Fondó de Elche, precisamente al extremo que sirve de nexo de conexión con el Parque Natural de las Salinas de Santa Pola. Será preciso replantear la actuación propuesta - en especial por lo que se refiere a la mejora de la seguridad vial en el tramo- para evitar la afectación al parque natural.

15.1 Desdoblamiento Benijófar-Torreveja (Generalitat Valenciana). De la misma manera que la actuación anterior, se trata de un desdoblamiento que atravesaría el Parque Natural de La Mata-Torreveja, afectando a un corredor ambiental de gran importancia a pesar de la presencia actual de diversos impactos graves derivados de actividades urbanísticas.

B. Actuaciones con un impacto previsible grave. Propuestas cuyo impacto ambiental previsible, a pesar de ser muy elevado, se puede corregir a valores asumibles mediante la adopción de medidas correctoras importantes o la elección de trazados alternativos a los propuestos en el Documento del II Plan.

1.3 Zorita del Maestrazgo-límite provincial (Generalitat Valenciana). El trayecto más probable seguiría el valle del río Bergantes, en el cual aparecen diversos tramos conflictivos, en especial en los alrededores de la Balma (donde hay poblaciones de *Petrocoptis pardoi*, especie vegetal endémica y en peligro de extinción).

Igualmente, se debe considerar -especialmente en la fase de construcción la posible afectación sobre el río Bergantes, uno de los mejores conservados de la Comunidad Valenciana, en el cual aparecen comunidades faunísticas de gran interés. El valle del río actúa en parte como corredor entre el espacio natural de La Tinença de Benifassà-El Ports de Morella, de una parte, y el sector noroccidental de la provincia, hasta el macizo de Penyagolosa.

1.9 Peníscola-Benicarló (Generalitat Valenciana). El establecimiento de un trazado alternativo a la actual carretera litoral entre Peníscola y Benicarló puede afectar de manera muy grave el espacio natural de la Marjal de Peníscola si, en vez de trazarse una alternativa que rodee la marjal por el oeste -con el necesario establecimiento de medidas que disminuyan el efecto de aislamiento-, se atraviesa parte de la marjal por su extremo este. La marjal o el Prat de Peníscola es uno de los últimos ejemplos valencianos de zona húmeda que todavía mantiene un grado aceptable de biodiversidad y un estado de conservación conveniente. A pesar de las agresiones sufridas, la zona está considerada como un importante reducto de poblaciones de ciprinodóntidos endémicos, y se están desarrollando experiencias para la creación de una área de reserva de samaruc (Valencia hispánica).

5.26 Variante de Cofrentes, N-330 (MOPTMA). La presencia del volcán de Cofrentes y de otros afloramientos volcánicos confieren a la zona una especial singularidad geológica. Los afloramientos de yesos albergan espantazoras endémicas (como el *Limonium cofrentanum* o el *Limonium sucronicum*). El valor cultural y paisajístico de la zona se ve reflejado en el balneario de Hervideros, la confluencia del Cabriel con el Júcar, el castillo de Cofrentes, etc. La fragilidad de la zona hace que sea difícil establecer soluciones, tanto por lo que respecta al estudio de alternativas como a las medidas correctoras que será preciso adoptar.

8.1 Autovía l'Alcúdia-Tavernes de la Valldigna (Generalitat Valenciana). A pesar que la actuación transcurre por terrenos mayoritariamente cultivados, la Vall d'Aigües Vives representa un corredor ambiental de gran importancia, puesto que vincula las sierras de Corbera-les Agulles-la Murta, al norte, con el macizo del Montdúver-Marxuquera, al sur. Por esta razón es previsible un efecto negativo de aislamiento de las áreas montañosas citadas,

aspecto que se tendrá que considerar a la hora de dimensionar la capacidad de la vía y ser objeto de fuertes medidas correctoras.

8.22 Variante de Sollana y el Romani/8.23 Desdoblamiento Sollana-Sueca (MOPTMA). A pesar de la importancia estratégica de la actuación (en el sentido de disminuir la sobrecarga de tráfico sobre la carretera Natzaret-Oliva), parte de ésta discurre por el interior del Parque Natural de l'Albufera, además de afectar una superficie importante de arrozales, hábitat imprescindible para preservar las características ecológicas del lago.

10.2 Autovía Gandia-el Morquí (Generalitat Valenciana). Como en el caso de la actuación 8.1, el valle que separa las sierras de Montdúver-Marxuquera y Ador-La Cuta actúa como corredor ambiental entre ambas, por lo que el trazado previsible representaría un importante efecto de barrera que será necesario evitar con la adopción de medidas correctoras o de trazado.

10.21 Variante de Gandia/10.22 Variante de Oliva/10.23 Desdoblamiento de calzada N-332, tramo Tavernes de la Valldigna-Gandia (MOPTMA). Conjunto de actuaciones que representan un impacto territorial muy elevado teniendo en cuenta las características actuales del área afectada. Además, el trazado que se adopte para las diferentes propuestas puede afectar zonas de elevado interés natural, como las estribaciones del macizo del Montdúver y algunas áreas del Marjal de Xeresa-Xeraco, además de los notables efectos sinérgicos que allí se derivarían de la multiplicación de infraestructuras en una área territorial muy reducida. Delante de la dificultad de establecer medidas correctoras efectivas, es preciso hacer un estudio cuidadoso de alternativas que justifique la solución adoptada finalmente.

14.8 Nueva carretera Elche-Santa Pola (Generalitat Valenciana)/14.24 Nueva vía Alicante-Elche, Camí Vell de Elche/14.26 Ronda sur y este de Elche/ 14.28 Desdoblamiento N-338, acceso al aeropuerto de El Altet (MOPTMA). La multiplicación de vías de comunicación en una área como ésta con una densa red viaria, fuertes presiones urbanísticas y elementos ambientales de interés singular (como El Palmerar de Elche, Clot de Galvany, salinas y dunas de El Altet, parques naturales de Las Salinas de Santa Pola y Fondo de Elche, etc.) representa un problema de primera magnitud. Por este motivo, las actuaciones sobre la red viaria del triángulo Alicante-Elche-Santa Pola se deberían emprender a partir de un estudio global que considerara tanto las necesidades de comunicación actuales y futuras de la zona como los efectos ambientales que se producirían sobre el complejo de ecosistemas de elevado interés que se presentan en ella, de manera que se garantice en cualquier caso su preservación efectiva.

14.29 Desdoblamiento de la N-332, tramo Alicante-Santa Pola (MOPTMA). Actuación muy problemática, tanto por los efectos directos (afectación de los espacios naturales de las Salinas de l'Altet, Clot de Galvany y Cap de Santa Pola), como indirectas (puede implicar un aumento de tráfico en el tramo de la N-332 inmediatamente anterior al Parque Natural de las Salinas de Santa Pola). Como se ha indicado en el caso de las propuestas 14.8, 14.24, 14.26 i 14.28, es necesario un cuidadoso estudio de alternativas para compatibilizar el desarrollo de la zona con la preservación de sus características ambientales más relevantes.

15.21 Autovía Crevillente-Cartagena (MOPTMA). Además de incidir negativamente sobre zonas de valor agrícola, su trazado puede afectar a diversas áreas ambientalmente importantes por su papel de corredores ambientales entre los espacios naturales interiores y los litorales.

15.22 Desdoblamiento de la N332, tramo Guardamar-Torre Vieja (MOPTMA). A pesar de que el tramo de sistema dunar de Guardamar, situado al sur de la desembocadura del Segura está más degradado que el tramo norte, se conservan en él características ambientales destacables. Por otro lado, este tramo sur actúa como corredor ambiental entre las dunas de Guardamar y el Parque Natural de las Salinas de la Mata-Torre Vieja, por lo que sería necesario adoptar medidas correctoras importantes.

C. Actuaciones con un impacto previsible notable. Propuestas cuyo impacto ambiental es susceptible de corregirse hasta niveles mínimos con la adopción de medidas correctoras específicas:

2.19 Atzeneta del Maestrat-Vistabella-límite provincial (Generalitat Valenciana). Aunque se desconocen las características concretas de la actuación, el trayecto atraviesa algunas áreas de gran valor ambiental y elevada fragilidad paisajística que tendrán que ser objeto de una consideración especial.

3.5 Lucena del Cid-Cortes de Arenoso/ 3.6 Argelita-Castillo de Villamalefa/ 3.7 San Vicente-Villahermosa, CS-862 (Generalitat Valenciana). Conjunto de actuaciones que pueden resultar

especialmente conflictivas atendiendo a las características topográficas y ecológicas de la zona, que le confieren una elevada fragilidad. Incluso en el caso que se tratase de actuaciones puntuales, sería necesario establecer medidas correctoras importantes.

3.8 Canales-SacaÑet-Alcublas (Generalitat Valenciana). Atraviesa áreas de elevado valor ecológico, tanto por el papel de corredor entre la Sierra Calderona y el Alto Palancia, como por la presencia probable de sabina albar (*Juniperus thurifera*) y otras especies de interés. Igualmente, se tendría que considerar el interés geológico de algunos tramos.

3.9 Altura-Gàtova-Marines (Generalitat Valenciana). Actuación que transcurre por el interior del área de la sierra Calderona, espacio natural en vías de protección, aunque no parece afectar las zonas más sensibles de la sierra.

4.3 Titaguas-Aras de Alpuente- límite provincial (Generalitat Valenciana). La actuación atraviesa el espacio natural clasificado como l'Alt Túria. Además, la abrupta orografía de la zona puede tener como resultado impactos paisajísticos notables que se tendrán que corregir.

4.9 Aras de Alpuente-Arcos de las Salinas (Generalitat Valenciana). Además de afectar al corredor ambiental que une las áreas naturales de l'Alt Túria y l'Alt Palància, en su último tramo puede afectar poblaciones de savina albar (*Juniperus thurifera*).

5.2 Ayora-Carcelén (Generalitat Valenciana). La carretera atraviesa las sierras de Boquerón y Palomeras, espacio natural considerado como umbral biogeográfico entre Valencia y la Mancha, en el cual aparecen numerosas singularidades botánicas que es necesario preservar.

5.4 Cofrentes-Balsa de Ves (Generalitat Valenciana). Afecta al corredor ambiental que une los espacios de los Meandros del Cabriel y las sierras de Martés y del Boquerón, con la presencia de numerosos endemismos botánicos y comunidades faunísticas bien conservadas.

5.27 Acondicionamiento de la N330, tramo Ayora-Almansa (MOPTMA). La actuación cruza el corredor entre las sierras de Enguera y el Mugarón. En algunos puntos del recorrido hay una red de pequeñas balsas, con importantes poblaciones de anfibios y reptiles, que se deberán considerar explícitamente en el proyecto.

9.5 Castelló de Rugat-Beniarrés (Generalitat Valenciana). El tramo correspondiente al puerto de Salem, además de estar enclavado en el seno del espacio natural de la Sierra de Benicadell, presenta una fuerte orografía, lo cual requerirá la adopción de medidas correctoras sobre el impacto paisajístico.

9.21 Autovía Canals-Almansa (MOPTMA). Atraviesa el amplio corredor del valle del Canyoles-La Costera, que une las sierras de Navalón y Enguera -y, en general, las grandes cordilleras del interior valenciano- con la Serra Grossa y, a través de ésta, las sierras del norte de Alicante. Será necesario establecer medidas correctoras al respecto, en especial a la altura de los términos municipales de Mogente y Vallada.

11.6 Callosa d'En Sarrià-Guadalest-C-3313 (Generalitat Valenciana). Atraviesa zonas que se pueden considerar como muy sensibles, por lo que se tendrán que establecer medidas correctoras importantes. Por otro lado, se tendrá que considerar el posible efecto de barrera, ya que afectan a áreas que actúan como importantes corredores ambientales entre las sierras de Aitana y Serrella-l'Aixortà.

11.22 Variante de Gata de Gorgos/ 11.25 Desdoblamiento de la N-332, tramo Benidorm-El Campello (MOPTMA). Las actuaciones previstas, junto con el resto de variantes y desdoblamientos proyectados para la N-332 en las Marinas, representan una superposición de infraestructuras que producen un notable efecto de barrera, además de impactos importantes sobre suelos de interés agrícola, cursos fluviales y barrancos (ríos Girona, Gorgos, Algar y Amadorio, y, muy especialmente, barranco del Mascarat), corredores ambientales (como el corredor que une los valles de Ebo y Laguar con el Parque Natural de la Marjal de Pego-Oliva), etc. A pesar de que los impactos aislados de cada actuación se pueden considerar notables - con la excepción del citado paso por el barranco del Mascarat y las estribaciones de la sierra Bèrnia, que sería preciso calificar como muy grave- se tendrían que estudiar alternativas globales y establecer medidas correctoras importantes.

Segundo

Para cada uno de los tres grupos de actuaciones anteriormente citados, se deberán aplicar las siguientes medidas:

A. Actuaciones con un impacto previsible crítico. La imposibilidad actual de establecer alternativas de trazado aconseja evitar por completo la actuación, sin menoscabo de las actuaciones necesarias para garantizar la seguridad vial.

B. Actuaciones con un impacto previsible grave. El estudio de impacto ambiental que se redacte en su día para cada actuación tendrá que prever un profundo estudio de alternativas, de manera que siempre que sea posible se evite la afectación sobre los elementos ambientales citados en el apartado anterior para cada una de las actuaciones. Atendiendo a la necesidad previsible de adoptar medidas correctoras importantes o muy importantes, el estudio de alternativas tendrá que valorarlas económicamente, de manera que representen un factor relevante a la hora de elegir la alternativa más conveniente.

C. Actuaciones con un impacto previsible notable. El estudio de impacto ambiental tendrá que recoger las medidas correctoras necesarias para reducir el impacto ambiental a valores asumibles, con la valoración económica de éstas.

El resto de las actuaciones previstas en el II Plan de Carreteras y que no han sido analizadas específicamente en el apartado primero de la presente declaración tendrán que contener en el preceptivo estudio de impacto ambiental las determinaciones necesarias para permitir una valoración conveniente de los efectos ambientales, según determina la legislación de impacto ambiental que les sea aplicable.

Tercero

Los estudios de impacto ambiental que se redacten para las actuaciones previstas en el documento de Avance del II Plan de Carreteras para las áreas metropolitanas de Castellón, Valencia y Alicante-Elche, tendrán en cuenta necesariamente los siguientes aspectos:

- Valoración integrada del conjunto de actuaciones que se prevén para el área, de manera que se analice conjuntamente la necesidad de la actuación y los efectos sinérgicos que pueda producir.

- Efectos previsibles de la ejecución de las infraestructuras propuestas sobre la dinámica urbanística del territorio de que se trate, así como sobre las zonas litorales de interés ambiental que puedan verse afectadas directamente o indirectamente.

Medidas correctoras específicas para evitar las afectaciones sobre la población, el patrimonio cultural y el medio socioeconómico.

Cuarto

1. Sin menoscabo de lo que indica el punto 8.a) del anexo I del Decreto 162/1990, de 15 de octubre, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 2/1989, de Impacto Ambiental, la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes tendrá que someter cada una de las actuaciones propuestas en el documento de Avance del II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, con la excepción de las de conservación y mantenimiento, al trámite de evaluación de impacto ambiental, sin que la presente declaración pueda sustituir en ningún caso la preceptiva declaración o estimación que se tendrá que dictar en su día para cada una de las actuaciones.

2. Por lo que respecta a las actuaciones previstas en el Documento de Avance del II Plan de Carreteras a ejecutar por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Generalitat Valenciana propondrá que al menos aquellas actuaciones consideradas en el apartado 1.1 de esta declaración sean objeto de una declaración de impacto ambiental específica. Igualmente, la Generalitat Valenciana propondrá al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente que se efectúe una consulta a la Conselleria de Medio Ambiente al respecto de los efectos ambientales de la totalidad de las actuaciones a desarrollar por el Ministerio.

Quinto

Con carácter general, y sin menoscabo de lo que señala la legislación vigente (Decreto 162/1990, Reglamento de la Ley 2/1989, de Impacto Ambiental, así como el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental) sobre el contenido de los estudios de impacto ambiental, los citados estudios que se redacten para cada una de las actuaciones previstas en el Documento de Avance del II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, con independencia de su titularidad autonómica o estatal, tendrán que incorporar las siguientes consideraciones y medidas correctoras:

- La valoración a gran escala del impacto de las actuaciones que se proponen tendrá que prestar especial atención a los efectos sobre los corredores ambientales -incluyendo los corredores fluviales-, como áreas que conecten los diferentes espacios naturales. Estos corredores son a menudo mucho más sensibles que los espacios citados, ya que suelen corresponder a áreas favorables a la ocupación humana y al trazado de infraestructuras

lineales. Por tanto, estos corredores y su importancia relativa han de tener una consideración básica para el establecimiento de las posibles alternativas de trazado.

- Los estudios de impacto ambiental habrán de incluir la justificación detallada de los proyectos propuestos y la valoración de la inversión a efectuar. A este respecto, se evitarán las justificaciones genéricas, de manera que cada una de las actuaciones que se proponen resulten debidamente justificadas desde el punto de vista técnico, territorial y ambiental.

- Los materiales de relleno que sean necesarios para la ejecución de los proyectos, y que no provengan de las excavaciones de las propias obras, se obtendrán de canteras existentes y autorizadas legalmente, cuya lista se incluirá en su caso en el estudio de impacto ambiental. En ningún caso se permitirá la obtención de materiales de préstamo en otras áreas, sea cual sea el volumen necesario, si éstas no tienen la consideración de canteras legales en explotación. Si por cualquier causa fuera inevitable la apertura de nuevas canteras o la explotación de canteras actualmente abandonadas, éstas habrán de tener los preceptivos permisos legales para su explotación y restauración, incluyendo la declaración de impacto ambiental favorable emitida por la Conselleria de Medio Ambiente.

- Igualmente los materiales inertes derivados de las obras que sean reutilizados tendrán que ser depositados en vertederos de residuos inertes identificados y legalizados debidamente. En el caso que haga falta habilitar un vertedero para este fin, deberá someterse al procedimiento de estimación de impacto ambiental.

- Las instalaciones auxiliares necesarias para la ejecución de las obras se situarán, siempre que sea posible, en terrenos de cultivo o desprovistos de vegetación natural. Así mismo, se evitará la ubicación de estas instalaciones junto al lecho de ríos y barrancos, a fin de evitar vertidos accidentales de sustancias contaminadoras. La ubicación de estas instalaciones, así como de los caminos y accesos auxiliares que fuera necesario ejecutar, tendrá que ser objeto de valoración detallada en el correspondiente estudio de impacto ambiental.

Sin menoscabo de lo que determine la legislación sectorial al respecto, la restitución de los servicios afectados por las obras de la actuación de que se trate deberá tener en cuenta la eventual existencia de vías pecuarias. La reposición de estas vías tendrá que considerar el mantenimiento de sus características legales, y garantizar su funcionalidad a todos los efectos.

- Para evitar al máximo las molestias sobre la fauna, los proyectos constructivos establecerán las limitaciones temporales necesarias para la ejecución de las obras en zonas consideradas especialmente sensibles a este respecto.

- Todas las obras de fábrica que crucen la traza de las carreteras, en especial cuando éstas discurran por áreas de vegetación natural o cualificadas de corredor ambiental, se tendrán que considerar puntos de paso para la fauna, por lo que se evitarán los obstáculos y se procederá a la limpieza y revegetación de sus alrededores.

- Por lo que respecta al patrimonio arqueológico, y sin menoscabo de la necesidad de valorar la incidencia sobre éste en el estudio de impacto ambiental, durante la ejecución de las obras se tendrá que realizar un seguimiento exhaustivo al respecto. El eventual encuentro de restos arqueológicos se comunicará a la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Conselleria de Cultura, de acuerdo con la Ley 16/1985, del Patrimonio Histórico Español.

El estudio de impacto ambiental tendrá que incluir en su caso el proyecto de restauración de los terrenos afectados por la actuación de que se trate, presupuestado debidamente. Este proyecto se tendrá que incluir en el pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto.

- En los documentos contractuales del proyecto deberá figurar la obligatoriedad, por parte de la empresa adjudicataria de las obras de construcción, del cumplimiento de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, como también el cumplimiento de las medidas previstas en el programa de vigilancia ambiental y las derivadas de la declaración de impacto ambiental de que se trate.

Sexto

Se notifica a las personas interesadas que, contra la presente resolución, puesto que no es un acto de trámite definitivo en vía administrativa, no se podrá interponer ningún recurso, lo que no es inconveniente para que se puedan utilizar todos los medios que se consideren oportunos para defender su derecho.

Séptimo

Que se publique en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana esta declaración de impacto ambiental.

Anexo a la declaración de impacto ambiental

- Criterios seguidos para la clasificación de las actuaciones
- A. Actuaciones con un impacto previsible crítico
- 14.10. Mejora de la seguridad vial San Fulgencio-Elche (1, 3, 4, 5, 6).
15.1. Desdoblamiento Benijófar-Torreveija (1, 3, 4, 5, 6).
- B. Actuaciones con un impacto previsible grave
- 1.3. Zorita del Maestrazgo-límite provincial (2, 3, 4, 5).
1.9. Peníscola-Benicarló (2, 5).
5.26. Variante de Cofrentes, N-330 (3, 4, 5).
8.1. Autovía l'Alcúdia-Tavernes de la Valldigna (3, 4, 6).
8.22. Variante de Sollana y el Romani/8.23. Desdoblamiento Sollana-Sueca (1, 3, 6).
10.2. Autovía Gandia-el Morquí (3, 6).
10.21. Variante de Gandia/ 10.22. Variante de Oliva/ 10.23. Desdoblamiento de calzada N-332, tramo Tavernes de la Valldigna-Gandia (2, 3, 4, 6).
14.8. Nueva carretera Elche-Santa Pola/14.24. Nueva vía Alicante-Elche, Camí Vell de Elche/14.26. Ronda sur y este de Elche/14.28. Desdoblamiento N-338, acceso al aeropuerto de l'Al-tet (3, 5, 6).
14.29. Desdoblamiento N-332, tramo Alicante-Santa Pola (5, 6).
15.21. Autovía Crevillente-Cartagena (3, 6)
15.22. Desdoblamiento N-332, tramo Guardamar-Torreveija (1, 2, 3, 6).
- C. Actuaciones con un impacto previsible notable
- 2.19. Atzeneta del Maestrat-Vistabella-límite provincial (2, 4).
3.5. Lucena del Cid-Cortes de Arenoso/ 3.6. Argelita-Castillo de Villamalefa/ 3.7. San Vicente-Villahermosa, CS-862 (3, 4)
3.8. Canales-SacaNet-Alcublas (3, 5).
3.9. Altura-Gátova-Marines (2, 3, 5).
4.3. Titaguas-Aras de Alpuente-límite provincial (2, 4, 5).
4.9. Aras de Alpuente-Arcos de las Salinas (2, 4, 5).
5.2. Ayora-Carcelén (2, 3, 5).
5.4. Cofrentes-Balsa de Ves (3, 5).
5.27. Acondicionamiento N-330, tramo Ayora-Almansa (3).
9.5. Castelló de Rugat-Beniarrés (2, 4).
9.21. Autovía Canals-Almansa (3, 6).
11.6. Callosa d'En Sarrià-Guadalest, C-3313 (2, 3).
11.22. Variante de Gata de Gorgos/ 11.25. Desdoblamiento de la N-332, tramo Benidorm-El Campello (2, 3, 4, 6).

ANEXO III¹ Derogado

¹ Anexo III derogado por el **Decreto 49/2013, de 12 de abril, del Consell**, por el que se aprueba el Catálogo del Sistema Viario de la Comunitat Valenciana. (DOCV núm. 7003 de 15.04.2013) Ref. Base Datos 003447/2013.

Redacción anterior: *"Anexo III. Modificaciones introducidas en el catálogo del sistema viario de la Comunidad Valenciana respecto del documento conocido por el Gobierno Valenciano en la reunión de 21 de junio de 1994 y posteriormente sometido a información pública. 1. Se reajustan aquellos aspectos del catálogo afectados por las modificaciones señaladas en el anexo I. 2. Se siguen considerando de titularidad autonómica los tramos siguientes:*

- Navajas. CV-2439 (antigua N-234), en todo su término municipal.- Segorbe. CV-2439 (antigua N-234), entre el término municipal de Navajas y el enlace oeste de la N234.- Puig. CV-6948 (antigua N-340), desde el límite del término de la Poble de Farnals hasta la Cartuja. 3. En la carretera CV-8630 (acceso a San Felipe Neri), donde dice «Ayuntamiento de Catral» debe decir «Ayuntamiento de Crevillente».

ANÁLISIS JURÍDICO

Esta disposición afecta a:

DESARROLLA O COMPLEMENTA A:

LEY 6/1991 de la Generalitat Valenciana, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana.

Esta disposición está afectada por:

DESARROLLADA O COMPLEMENTADA POR:

RESOLUCIÓN de 17 de mayo de 1995, del conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se ordena la publicación en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana del «Catálogo del sistema viario de la Comunidad Valenciana», aprobado por el Decreto 23/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano (DOGV número 3.299, de 6 de marzo de 1995).

DECRETO 111/1996, de 5 de junio, del Gobierno Valenciano, por el que se transfieren a diversos municipios los tramos de carreteras indicados en el Catálogo del Sistema Viario de la Comunidad Valenciana.

MODIFICADA POR:

DECRETO 49/2013, de 12 de abril, del Consell, por el que se aprueba el Catálogo del Sistema Viario de la Comunitat Valenciana. [2013/3541]