

Exemplar: 125 PTA
 Subscripció anual: 19.200 PTA
 Subscripció anual
 microfilmada: 31.800 PTA

ISSN: 0212-8195
 Dipòsit legal: V. 1.556 - 1978

Administració: Palau de la Generalitat
 Cavallers, 9
 46001-València
 Tel. (96) 386 61 00

Composició: Servei de Publicacions de la Presidència de la Generalitat
 Impressió: Tipografia Artística Puertes, S.L. Palleter, 47. 46008-València



Exemplar: 125 PTA
 Suscripción anual: 19.200 PTA
 Suscripción anual
 microfilmada: 31.800 PTA

ISSN: 0212-8195
 Depósito legal: V. 1.556 - 1978

Administración: Palau de la Generalitat
 Caballeros, 9
 46001-Valencia
 Tel. (96) 386 61 00

Composición: Servei de Publicacions de la Presidència de la Generalitat
 Impresión: Tipografía Artística Puertes, S.L. Palleter, 47. 46008-Valencia

DISPOSICIONS GENERALS

CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS

- 506** *DECRET 23/1995, de 6 de febrer, del Govern Valencià, pel qual aprova el II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana i el Catàleg del Sistema Viari de la Comunitat Valenciana.* [95/1604]

La Llei 6/1991, de 27 de març, de Carreteres de la Comunitat Valenciana, atribueix a la Generalitat Valenciana la competència sobre la planificació del sistema viari. L'article 16 assenyala que l'ordenació d'aquest es farà amb el Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana. L'article 17 determina que el pla, l'aprovarà un decret del Govern Valencià, a proposta de la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, la qual, prèviament, haurà posat a disposició de les entitats locals, la resta de conselleries i els organismes que es determine una avançament d'aquell a fi que es formulen les observacions o els suggeriments que es consideren convenients.

Una vegada complert formalment el I Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, durant els darrers mesos de 1993 i els primers de 1994 la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports elaborà l'Avanç del II Pla, que recull els objectius, els criteris generals, l'anàlisi de la xarxa de carreteres i les propostes d'actuació que ha de realitzar la Generalitat Valenciana en el període 1995/2002.

Així mateix, la conselleria conclogué l'elaboració del Catàleg del Sistema Viari de la Comunitat Valenciana a fi de tramitar-lo com a document annex del pla, d'acord amb el que estableix l'article 6.2 de la Llei de Carreteres.

El Govern Valencià, en la sessió del dia 21 de juny de 1994, quedà assabentat del contingut d'aquests documents. La Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, el setembre de 1994, obrí un període d'informació i participació pública de l'Avanç del II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, un estudi d'impacte ambiental i el Catàleg del Sistema Viari, durant dos mesos, amb una sèrie d'anuncis publicats en el Butlletí Oficial de l'Estat, en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, en els butlletins oficials de les províncies de València, Alacant i Castelló, i en diversos diaris d'àmbit valencià.

Dins el procés formal de consulta institucional, les Corts Valencianes, per mitjà de la seua Comissió d'Obres Públiques i Transports, van analitzar el document el dia 24 d'octubre de 1994, sense que hi haja hagut cap pronunciament o resolució de caràcter general sobre aquest.

Això no obstant, la Comissió d'Obres Públiques i Transports de les Corts Valencianes va adoptar, en la sessió del dia

DISPOSICIONES GENERALES

CONSELLERIA DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES

- 506** *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.* [95/1604]

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

21 de novembre de 1994, la Resolució 225/III, per la qual demana l'estudi d'una comunicació per carretera entre els municipis de l'Orxa i Villalonga, amb la distància més curta entre les dues poblacions i sense que comporte la utilització del traçat de l'antiga via del ferrocarril d'Alcoi al port de Gandia, i també la seua inclusió en el Pla de Carreteres de la Generalitat Valenciana.

D'altra banda, com a conseqüència del període d'informació pública han presentat diversos documents d'al·legacions, informes o escrits, partits polítics amb representació parlamentària, el Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient, corporacions locals, institucions i departaments de l'administració, i també particulars i associacions ciutadanes, a partir dels quals s'ha arribat a les següents conclusions:

- És procedent mantenir la necessitat, la justificació, els objectius i els criteris de l'Avanç, les formulacions del qual continuen apareixent com a vàlides després de considerar les aportacions realitzades en el període d'informació pública.

- Diverses corporacions locals han demanat la inclusió d'actuacions en el pla, una part de les quals s'ha considerat d'interès de cara a la seua realització. Tanmateix, en la mesura que l'Avanç preveu entre les seues determinacions dos programes genèrics d'actuacions a concertar per la Generalitat Valenciana, tant en medi urbà com amb les diputacions provincials, no s'ha considerat necessari modificar-lo, atès que les actuacions es podran tirar endavant a mesura que se subscriuen els oportuns convenis entre la Generalitat Valenciana i les entitats corresponents. En qualsevol cas, en el desenvolupament de les actuacions objecte de conveni amb les entitats locals es prestarà especial atenció als aspectes relacionats amb vies ciclistes, vorals de vianants, transport col·lectiu, urbanització de la via i qualsevol altre aspecte específic del medi urbà.

- Des de la perspectiva de les actuacions concretes, s'ha produït un important qüestionament tant a nivell institucional com d'associacions privades i particulars, de la proposta efectuada per la Generalitat Valenciana d'enllaçar amb autovia l'Alcúdia i Tavernes de la Vallidigna. Avaluades les al·legacions, s'ha decidit retirar de la programació del pla l'anomenada «autovia l'Alcúdia-Tavernes de la Vallidigna» i substituir-la en el document definitiu del II Pla per dos actuacions noves, anomenades «variant de Guadassuar» i «accessos a Alzira i Carcaixent» -en el tram l'Alcúdia/Alzira-, i preveure una reserva de sòl per a la hipotètica execució d'una variant de Tavernes de la Vallidigna.

- Així mateix, s'han plantejat opinions que es podrien relacionar amb els apartats anomenats «transport ferroviari» i «vianants i ciclistes», que demanen un paper més important del ferrocarril de rodalia i dels carrils de bicicleta. Ambdues demandes van molt en sintonia amb els criteris que estableix la Generalitat Valenciana en aquests apartats. En particular, la gran receptivitat registrada en les propostes de carrils de bicicleta fa necessari establir uns objectius més ambiciosos en aquest tipus d'actuacions. Així, els 200 quilòmetres previstos inicialment es converteixen en un mínim de 600 quilòmetres entre pistes exclusives i camins senyalitzats.

D'altra banda, entre la redacció de l'Avanç i el moment actual s'han produït una sèrie de circumstàncies que han variat alguns aspectes continguts inicialment en l'Avanç, cosa que requereix les modificacions oportunes en el document definitiu del II Pla de Carreteres.

- Així, en primer lloc, cal indicar que l'Avanç del Pla recollia un conjunt d'actuacions amb la denominació d'autovia, en coherència amb la Llei 25/1988, de Carreteres de l'Estat. Tanmateix, després de l'Avanç, s'ha aprovat el nou Reglament de Carreteres de l'Estat (Reial Decret 1812/1994) en el qual pràcticament s'assimila el concepte tècnic d'«autovia» al d'«auto-

noviembre de 1994 la Resolució 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 i 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 «accessos 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 asími-

pista», seguint recomanacions de la Unió Europea a fi d'homologar les carreteres que constitueixen les xarxes transeuropees.

En aquest sentit, és evident que la vocació i la funcionalitat de la xarxa de carreteres de la Generalitat Valenciana és distinta a l'estatal. És per això que mantenir inalterada la denominació d'autovia en el II Pla de Carreteres, la Generalitat Valenciana estaria compromesa a seguir en tots els projectes qualificats així les ordres i les instruccions tècniques que en el futur vagen desenvolupant aquesta previsió del Reglament de Carreteres.

En la pràctica, alguns trams en els quals l'Avanç preveu l'augment de capacitat de la via podrien complir tots els requeriments que s'imposaran per a les autovies a partir de l'entrada en vigor del nou reglament. En canvi, en altres la millora de la capacitat d'un tram podria adoptar altres formes (bulevard, avinguda, etc.), després de contrastar les alternatives exclusivament geomètriques amb els criteris d'utilitat social, territorial i mediambiental.

Per aquesta raó s'ha considerat que mentre que en l'Avanç s'utilitzava un concepte diferent d'autovia que el que conté des de fa poc el nou reglament per a les carreteres de l'Estat, podria constituir un element de confusió fer servir la paraula «autovia» com a sinònim de «via d'alta capacitat», que és al que es refereix l'Avanç del II Pla. En conseqüència, en els apartats corresponents s'ha resolt canviar el terme «autovia» pel de «via de gran capacitat».

- En segon lloc, l'octubre de 1994 i el gener de 1995, la Generalitat Valenciana i el Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient, van subscriure sengles convenis per a la realització d'activitats d'interès comú en els itineraris Alcoi-Alacant i Almenara-Nules. Aquests convenis resulten molt importants des de la perspectiva de la col·laboració entre ambdues administracions en relació amb el sistema viari de la Comunitat Valenciana, i determinen una modificació de la distribució d'actuacions programada inicialment per l'Avanç en aquestes àrees, per la qual cosa procedeix efectuar les variacions i reajusts oportuns en el document definitiu.

Els reajusts produïts com a conseqüència de la nova distribució d'actuacions a partir dels convenis subscrits amb l'Estat, retirada de la programació de l'autovia l'Alcúdia-Tavernes de la Vallidigna, inclusió de dues noves actuacions entre l'Alcúdia i Alzira, inclusió d'una comunicació per carretera de l'Orxa a Villalonga, i increment dels quilòmetres destinats a carril de bicicleta, han determinat una disminució global en les estimacions d'inversió inicialment realitzades.

Per tant, havent-se dut a terme els tràmits previstos en els articles 17.1 i 6.3 de la Llei 6/1991, de Carreteres de la Comunitat Valenciana, i emesa la declaració d'impacte ambiental, en compliment de la Llei de la Generalitat 2/1989, de 3 de març, i el Decret 162/1990, de 15 d'octubre, del Govern Valencià, escau atorgar l'aprovació del II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, i també el Catàleg del Sistema Viari de la Comunitat Valenciana.

Per tot això, a proposta del conseller d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, amb la deliberació prèvia del Govern Valencià, en la reunió del dia 6 de febrer de 1995,

DECRETE:

Article primer. El II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana

U. S'aprova el II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, amb les modificacions respecte de l'Avanç conegut pel Govern Valencià, en la sessió del 21 de juny de 1994, que es

la 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 Vallidigna, 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

recull en l'annex I, posteriorment sotmès a informació pública, i objecte de declaració d'impacte ambiental d'1 de febrer de 1995, que es recull en l'annex II.

Dos. L'aprovació del Pla de Carreteres implica la seua utilitat pública en relació amb l'expropiació d'immobles, d'acord amb l'article 17.2 de la Llei 6/1991, de 27 de març, de Carreteres de la Comunitat Valenciana.

Tres. El Govern Valencià encomana a la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports que treballa durant 8 anys de cara a l'execució del pla, sense perjudici que seran els pressupostos de cada any els que determinaran les partides concretes que s'hi destinen.

Article segon. Catàleg del sistema viari de la Comunitat Valenciana

U. S'aprova el Catàleg del Sistema Viari de la Comunitat Valenciana, amb les modificacions respecte del document conegut pel Govern Valencià en la sessió del 21 de juny de 1994, posteriorment sotmès a informació pública, que es recullen en l'annex III.

Dos. La Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports actualitzarà anualment aquest catàleg i, amb la informació pública prèvia de les entitats locals afectades, el sotmetrà al Govern Valencià perquè l'aprove.

DISPOSICIÓ FINAL

Aquest decret vigirà des del dia en què es publique en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

València, 6 de febrer de 1995

El president de la Generalitat Valenciana,
JOAN LERMA I BLASCO

El conseller d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports,
EUGENIO BURRIEL DE ORUETA

ANNEX I

Modificacions introduïdes en el II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana respecte de l'Avanç conegut pel Govern Valencià en la sessió de 21 de juny de 1994 i posteriorment sotmès a informació pública.

1. Es modifiquen i reajusten els aspectes de l'Avanç que resulten afectats pels convenis subscrits entre la Generalitat Valenciana i el Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient, per a la realització d'actuacions en els itineraris d'interès comú Alcoi-Alacant (octubre 1994) i Almenara-Nules (gener 1995).

2. Se substitueix la denominació «autovia» per la de «via d'alta capacitat», com a conseqüència de la nova concepció que en relació amb les autovies recull el nou Reglament de Carreteres de l'Estat, aprovat pel Reial Decret 1812/1994, de 2 de setembre. En aquest sentit, es farà servir la denominació «autovia» amb l'abast que li atorga el reial decret esmentat.

3.a. Es retira del text i dels mapes d'actuacions principals continguts en l'Avanç l'anomenada «autovia l'Alcúdia-Tavernes de la Vallidigna».

3.b. S'inclouen entre les actuacions principals del II Pla de Carreteres dues noves actuacions entre l'Alcúdia i Alzira, anomenades «variant de Guadassuar» i «accessos a Alzira i Carcaixent».

3.c. Es preveu una reserva de sòl en previsió de la hipotètica execució d'una variant de Tavernes de la Vallidigna.

4. S'incorporen al II Pla de Carreteres les actuacions següents, encara no licitades, o licitades en el seu moment i que requereixen nova licitació:

- Gran via d'Alacant, tram 4, Mestre Alonso-Alonso Cano.
- Gran via d'Alacant, tram 5, Garbinet.

de 1994, que se recogen en el anexo I, posteriorment sotmès a informació pública i objecte de la declaració de impacte ambiental de 1 de febrer de 1995 que se recoge en el anexo II.

Dos. La aprobació del Plan de Carreteras implica su utilitat pública en relació 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.

DISPOSICIÓ 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 Generalitat Valenciana,
JOAN LERMA I BLASCO

El conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes,
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.

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

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

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

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.
- Accessos a Tavernes de la Vallidigna i Simat de la Vallidigna.

5. S'inclou entre les actuacions principals del II Pla de Carreteres una comunicació entre l'Orxa i Villalonga, en els termes assenyalats per la Resolució 225/III, de 21 de novembre de 1994, de la Comissió d'Obres Públiques i Transports de les Corts Valencianes.

6. En el desenvolupament de les actuacions dels convenis amb les entitats locals es prestarà atenció especial als aspectes relacionats amb vies ciclistes, voral de vianants, transport col·lectiu, urbanització de la via i qualssevol altres aspectes específics del medi urbà.

7. S'especifica en el Pla les principals actuacions que cal realitzar en carrils de bicicleta; es converteixen els 200 quilòmetres previstos inicialment en un mínim de 600 quilòmetres, entre pistes exclusives i camins senyalitzats.

ANNEX II

Declaració d'impacte ambiental

Vist l'expedient 237/94-AIA, referit a l'estudi d'impacte ambiental de l'Avanç del II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, promogut per la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports de la Generalitat Valenciana.

Vist que, amb data de 29 d'agost de 1994, la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports va trametre a la Conselleria de Medi Ambient el document d'Avanç del II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, a fi que aquest organisme emetés un informe, de manera prèvia. La documentació tramesa per al seu estudi consta del document de síntesi del pla, el Catàleg del Sistema Viari i l'estudi d'impacte ambiental. El Govern Valencià, en la sessió de 21 de juliol de 1994, va donar la seua conformitat al projecte, i va acordar sotmetre'l a informació pública durant un termini de dos mesos.

Vist que l'estudi d'impacte ambiental del document d'Avanç del II Pla de Carreteres ha estat sotmès a un període de consultes institucionals i informació pública, durant un termini de dos mesos, mitjançant anuncis de la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, publicats en el Butlletí Oficial de l'Estat, *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, butlletins oficials de les províncies d'Alacant, Castelló i València i en diversos periòdics d'àmbit valencià.

Vist que durant el període d'informació pública s'han presentat nombroses alegacions, les qual van ser trameses a la Conselleria de Medi Ambient per al seu estudi el dia 17 de gener de 1995. De la totalitat de les alegacions presentades, un grup important fa incidència directa sobre aspectes ambientals. Els trets més destacats d'aquestes alegacions poden resumir-se en els apartats següents:

- Alegacions que critiquen el model d'infraestructures escollit pel II Pla de Carreteres, per considerar-lo perillós, problemàtic i poc potenciador d'altres formes de transport més respectuoses amb les persones i el medi ambient, o per no considerar com cal la transcendència que la xarxa de carreteres té com a element estructurador de l'ordenació territorial:

- EUPV-Alzira.
- Ajuntament d'Alzira.
- Acció Ecologista-Agró.
- EUPV-la Safor.
- Grup Parlamentari Popular de les Corts Valencianes.
- Los Verdes de la Ribera/Los Verdes del País Valencià.
- Alegacions que s'oposen a la duplicitat d'infraestructures, com succeeix amb les actuacions del MOPTMA que discorren paral·leles a l'autopista A-7, sol·licitant o no el rescat del peatge.
- EUPV-Alzira.
- PP Vall d'Uixó.
- Ajuntament de Benicarló.
- Acció Ecologista-Agró.
- EUPV-la Safor.
- Grup Parlamentari Popular de les Corts Valencianes.
- Los Verdes de la Ribera/Los Verdes del País Valencià.
- Alegacions que demanen la inclusió de determinades actuacions concretes en el II Pla de Carreteres, o que reivindiquen la millora de l'accessibilitat a determinades zones de la Comunitat Valenciana.
- Associació de Veïns Camp de Túria.
- Ajuntament de l'Eliana.

- Bèlgida-Ayelo de Rugat.
- Accesos a Tavernes de la Vallidigna i Simat de la Vallidigna.

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 transcendencia 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 Valencià
- 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 Valencià
- 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.
- Ajuntament de Benicarló
- PSPV-Vega Baja.
- Al·legacions que assenyalen la insuficiència i poca profunditat de l'estudi d'impacte ambiental, tant en general com pel que fa a aspectes concrets, com ara la despreocupació respecte dels problemes hidràulics que presenten els projectes plantejats en la conca del Xúquer, l'escassa atenció sobre les àrees urbanes.
 - EUPV-Alzira.
 - Ajuntament d'Alzira.
 - Acció Ecologista-Agró.
 - EUPV-la Safor.
 - Los Verdes de la Ribera/Los Verdes del País Valencià.
 - Al·legacions sobre actuacions concretes:
 - EUPV-Alzira, Ajuntament d'Alzira, Julia Rosell Sanchis, Ajuntament de Benifairó de la Valldigna i Los Verdes de la Ribera: demanen que no s'execute l'autovia Alzira-Tavernes de la Valldigna, o que es justifique de manera escaient la necessitat d'aquesta actuació. Igualment es proposen actuacions alternatives puntuals que eviten la necessitat de construir l'autovia.
 - Ajuntament de Polinyà de Xúquer: apunta la necessitat de millorar els sistemes de drenatge en cas que es desdoble la carretera N-332, atenent a l'efecte de barrera per a les aigües que pot representar en cas de precipitacions torrencials.
 - Ajuntament de Riola: No aprova el traçat del desdoblament de la N-332, variant de Sueca, per considerar necessària l'execució del pont proposat en el seu moment per l'ajuntament.
 - Associació de Veïns Camp de Túria: al·lega respecte dels impactes sonors procedents de la C-234, i sol·licita accessos directes des d'aquesta al centre comercial pròxim.
 - Ajuntaments d'Almiserat, Alfauir i Lloc Nou de Sant Jeroni: s'oposen a l'autovia Palma de Gandia-el Morquí, per considerar-la innecessària i per efectes sobre el medi agrícola i natural.
 - EUPV-Burjassot i EUPV-Massamagrell: s'oposen a diversos projectes a executar en l'Horta Nord, per les afectacions sobre l'entorn urbà i l'horta. Proposen un model alternatiu, basat en el transport col·lectiu metropolità i en la potenciació dels passeigs, el ciclisme i la xarxa de camins rurals. L'Ajuntament de Burjassot presenta una al·legació que desestima l'al·legació de EUPV.
 - Ajuntament d'Oliva: s'oposa a la variant de la N-332 perquè no s'ajusta al PGOU vigent, comporta impactes visuals i paisatgístics greus i representa una possible barrera per a l'evacuació de les aigües de pluja.
 - Ajuntament de l'Eliana: proposa diverses actuacions per a millorar el trànsit en el terme i disminuir l'impacte sonor de la C-234.
 - Col·lectiu ecologista la Balarna: demana que s'estudien alternatives per a la carretera C-320 al seu pas pel port de Fontanars dels Alforins.
 - PSPV-Vega Baja: demana un estudi d'impacte minuciosos per al desdoblament de la C-3321 Crevillente-Torrevieja, de manera que s'evite afectar a paratges protegits.
 - Comissió Anti-autovia Alacant-Cartagena: demana que no es construeixi aquesta via per diverses raons.
 - Eloïsa Garabito Tomás, en representació de 16 particulars més, Pedro Evelio Pérez Azorín, Antonio Molina Jiménez i María Rosa i Antonia Belmar Tamayo: plantegen la disconformitat amb la ronda sud d'Elda i la variant de Monòver.
 - Grup Parlamentari Popular de les Corts Valencianes: presenta diverses consideracions respecte a nombroses actuacions previstes en el Pla.
 - Jesús Marco Pecharromán, Mariano Alvaro Pérez, Asociación Cívica Marina Baja i Associació de Veïns d'Altea: demanen la supressió del projecte de variant d'Altea, entre altres consideracions pels efectes ambientals que produiria.

La resta d'al·legacions presentades al document no s'esmenten en aquesta declaració perquè no incideixen sobre aspectes mediambientals.

Vist que dins el procés formal de consultes institucionals, les Corts Valencianes, a través de la Comissió d'Obres Públiques i Transports, van analitzar el document el dia 24 d'octubre de 1994, sense que s'hi produïssin pronunciaments o resolucions.

Vist que dins del període de consulta pública i institucional del document, s'han mantingut diverses reunions amb representants de la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, a fi de comu-

- 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 hidràulicos 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 autovia 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 autovia.
 - 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 autovia 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 Crevillente-Torrevieja, de forma que se evite afectar a parajes protegidos.
 - Comisión Anti-autovia Alicante-Cartagena: solicitan que no se construya esta vía por diversos motivos.
 - Eloïsa Garabito Tomás, en representació de 16 particulars més, 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 Alvaro Pérez, Asociación Cívica Marina Baja 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

nicar-los els aspectes del document analitzat que, segons el criteri d'aquesta direcció general, resultaven més problemàtics des del punt de vista mediambiental.

Atès que, una vegada analitzat el contingut del document d'Avanç del II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana i el corresponent estudi d'impacte ambiental, s'han de fer al respecte diverses consideracions de caràcter general:

Primer. Segons determina el Decret del Govern Valencià 162/1990, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 2/1989, de 3 de març, de la Generalitat Valenciana, d'Impacte Ambiental, el II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana es troba sotmès al procediment de declaració d'impacte ambiental, ja que es tracta d'un pla d'acció territorial de caràcter sectorial. Tot i això, aquest fet no ha de significar en cap cas que les actuacions que s'hi proposen no s'hagen de sotmetre al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental, com es justifica més avant i com recull la mateixa documentació del pla.

Segon. Per les característiques del document, l'Avanç del II Pla de Carreteres ha de considerar-se com una proposta marc d'actuacions que per l'escàs nivell de concreció que assoleix resulta molt difícil de valorar de manera detallada. Aquest fet condiciona que, malgrat la gran transcendència ambiental del pla, les observacions que puguen realitzar-se des de l'òptica mediambiental hagen de ser necessàriament inconcretas i, en la majoria dels casos, purament aproximatives, per la qual cosa s'ha de relegar a fases posteriors la valoració acurada dels efectes ambientals de cadascun dels projectes que s'hi proposen, sense que això signifiqui en cap cas avaluar, en la fase actual, els impactes previsibles de les diverses actuacions que s'hi proposen.

Tercer. En alguns casos, la documentació examinada inclou com a propostes del pla actuacions que bé es troben en curs d'execució, bé es troben en una fase de tramitació molt avançada, fins al punt que algunes d'elles tenen a hores d'ara la preceptiva declaració d'impacte ambiental emesa per aquesta direcció general. Aquestes actuacions són les següents:

1. Actuacions de la Generalitat Valenciana previstes en el II Pla de Carreteres que tenen declaració d'impacte ambiental, amb indicació de la data d'emissió d'aquesta i de la numeració -comarca i actuació- adoptada pel document de síntesi del pla:

- 1.7. Variant de Càlig, 13.10.93.
- 2.1 (part). Carretera Borriol-Betxí i accés a Castelló, 18.08.92.
- 2.1 (part). Autovia Castelló-la Pobla Tornesa, tram Borriol-la Pobla Tornesa, 18.10.94.
- 2.3 (part). Variant de Betxí (08.11.93)
- 2.4. Pont sobre el Millars (Onda), 03.05.93.
- 3.1. Carretera l'Alcudia de Veo-Algimia de Almonacid, 17.05.93.
- 3.2. Variant de Viver, 23.08.93.
- 3.3. Variant de Caudiel, 17.10.94.
- 4.2 (part). Variant de Losa del Obispo, 18.11.94.
- 7.1. Distribuïdor sud de València (Albal), 05.07.93.
- 7.4. Variant N-340 (Massamagrell i la Pobla de Farnals), 03.05.93.
- 8.3. Condicionament C-3322 (Chiva-Turís-Montroy), 03.11.94.
- 8.7. Variant d'Algemesí, carretera C-3320, 29.07.94.
- 8.9. Millora connexió C-3322/Alzira (24.11.93).
- 9.2. Variant Castelló de Rugat i Montichelvo, 03.05.93.
- 9.9. Ronda oest d'Ontinyent, 24.06.94.
- 10.1 (part). Variant de Tavernes de la Valldigna, 29.09.94.
- 12.3. Condicionament C-3313 (Alcoi), 25.05.93.
- 13.2. Ronda sud d'Elda i Variant de Monòver, 03.05.93.
- 14.1 (part). Autovia Alacant-Alcoi, tram Alacant-Sant Vicent del Raspeig, 28.07.94.
- 14.9 (part). Pont de la Ronda nord d'Elx, 04.05.94.
- 15.2. Carretera Rojales-Guardamar, 04.02.94.
- 15.6. Variant de Benejúzar, 28.09.94.

2. Actuacions de la Generalitat Valenciana previstes en el II Pla de Carreteres la declaració d'impacte ambiental de les quals es troba en tramitació actualment, amb indicació de la numeració -comarca i actuació- adoptada pel document de síntesi del pla:

- 1.2. Condicionament CS-840, Morella-Zorita del Maestrazgo.
- 2.1 (part). Autovia Castelló-la Pobla Tornesa, C-238.
- 2.3 (part). Variant d'Almenara.
- 2.3 (part). Variant de Villavieja.
- 2.5. Carretera CS-V-2001 i biela Betxí-Borriol.
- 2.17. Variant de Vilafamés.

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 Pobla Tornesa, tramo Borriol-la Pobla Tornesa, 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. Distribuïdor sur de Valencia (Albal), 05.07.93.
- 7.4. Variante N-340 (Massamagrell y la Pobla 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, 28.09.94.

2. Actuaciones de la Generalitat Valenciana previstes 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 Pobla Tornesa, 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 (part). Condicionament carretera Losa del Obispo-Chelva.

4.5. Ronda d'Olocau, V-603 i V-604.

4.6. Condicionament de la V-504 entre Bétera i Olocau.

7.15. Millora de seguretat vial València-el Perelló, accés al Palmar i carril de bicicleta València-el Saler.

8.2. Desdoblament Sueca-les Palmeretes.

8.5. Desdoblament C-3322 (Catadau-Llombai).

8.11. Variant de Pobra Llarga, C-3320.

8.16. Nou pont sobre el Xúquer (Cullera).

9.1. Autovia Canals-Agullent.

12.1. Autovia Alcoi-Alacant i Ibi-Villena.

15.3. Variant sud d'Almoradí.

15.5. Variant de San Fulgencio.

Aquestes actuacions no seran incloses en la valoració efectuada en la present declaració d'impacte ambiental.

Quart. Una dificultat afegida a l'anàlisi de la documentació de l'Avanç del II Pla de Carreteres es refereix a les diferents competències que s'apliquen a les propostes del Pla, segons es tracte d'actuacions a desenvolupar per part de la Generalitat Valenciana o pel Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient. Aquest fet és especialment rellevant a efectes d'impacte ambiental atinent a les diferències que hi existeixen al respecte entre la legislació d'impacte ambiental estatal i valenciana, sense entrar a valorar la diferent competència per a l'emissió de la preceptiva declaració d'impacte ambiental segons es tracte de projectes a executar pel MOPTMA o per la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports.

Segons el Decret 162/1990, de 15 d'octubre, del Govern Valencià, pel qual s'aprova el Reglament per a l'execució de la Llei 2/1989, de 3 de març, d'Impacte Ambiental, es troba sotmesa al tràmit de declaració d'impacte ambiental la construcció d'autopistes, autovies, carreteres, vies públiques o privades de comunicació i línies de ferrocarril de nova planta l'itinerari de les quals es realitze íntegrament en el territori de la Comunitat Valenciana. Igualment, l'esmentat decret sotmet al tràmit d'estimació d'impacte ambiental les actuacions en matèria de vies de comunicació, exceptuades les de conservació i manteniment, per a les quals s'exigisca informació pública en la seua legislació sectorial. Per la seua banda, el Reial Decret 1131/1988, de 30 de setembre, pel qual s'aprova el reglament per a l'execució del Reial Decret Legislatiu 1302/1986, de 28 de juny, d'Avaluació d'Impacte Ambiental -legislació estatal en la matèria-, sotmet a avaluació d'impacte ambiental la construcció d'autovies i autopistes que comporten traçat nou, entenent com a tals les definides així en la Llei de Carreteres. En conseqüència, cal concloure que la legislació valenciana permet un major control ambiental sobre les actuacions en matèria de carreteres a través del procediment d'avaluació d'impacte ambiental, mentre que l'aplicació de la legislació estatal en la matèria provoca que actuacions notablement impactants no es troben sotmeses a aquest tràmit perquè no es tracta de projectes recollits en aquesta legislació i assimilables a autopistes o autovies. En qualsevol cas, aquesta declaració no es limitarà a analitzar els efectes previsibles de les actuacions a executar per la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, sinó que es refereix a la totalitat de les actuacions, ja que entre algunes de les que presenten una major problemàtica ambiental figuren projectes que haurà d'executar el Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient a proposta de la Generalitat Valenciana.

Cinquè. Igual que en el cas d'actuacions a executar per part de la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, no s'hi farà referència en aquesta declaració a aquelles actuacions del Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient que han estat informades amb anterioritat per la Conselleria de Medi Ambient. Aquestes actuacions, amb indicació de la data d'emissió de l'informe i de la numeració -comarca i actuació- adoptada pel document de síntesi del pla, són les següents:

1.21. Condicionament N-232, Vinaròs-Xert, 14.01.92.

1.22 (part). Condicionament N-232, Xert-Morella, tram II (la Jana-Venta de l'Aire), 26.01.95.

1.22 (part). Condicionament N-232, Xert-Morella, tram III (Venta de l'Aire-Morella), 16.01.95.

2.24 (part). Variant de Nules, 11.10.91/21.02.94.

3.21. Autovia Llevant-Aragó, tram Sagunt-Teruel, 12.09.90.

5.21. Autovia València-Madrid, tram Requena-Caudete de las Fuentes, 03.04.91.

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 Pobra 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. Igualment, 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 1302/1986, 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. Autovia València-Madrid, tram Minglanilla-Caudete de las Fuentes, 04.12.89/16-09.93/09.12.93.

5.23. Autovia València-Madrid, variant d'Utiel, 05.07.93.

5.25. Variant d'Ayora, 15.03.94.

6.21 (part). Autovia Sagunt-Barracas, variant de Gilet i variant de Soneja, 25.04.91.

6.23 (part). Variant de Sagunt, 09.08.94.

8.23 (part). Variant de Sueca, N-332 15.06.92.

9.21 (part). N-340, tram Almansa-l'Alcúdia de Crespins, 26.01.93.

9.21 (part). Variant de Moixent, N-430, 19.07.91.

9.23. Accés a Xàtiva, 23.05.91.

11.21. Variant d'Ondara, N-332, 27.03.91.

11.23. Variant de Benissa, N-332, 15.11.90.

11.24. Variant d'Altea, N-332, 15.11.90.

11.25 (part). Variant de la Vila Joiosa, 23.01.92.

12.4. Variant d'Alcoi, N-340, 09.05.94.

12.21. Variant de Cocentaina, N-340, 03.06.91.

12.22. Desdoblament N-340, tram barranc de la Batalla (Alcoi a A-210), en curs.

14.21. Accés al Port d'Alacant, 23.05.91.

14.23. Variant de Xixona, N-340, 25.04.91.

Atès que, d'ençà de l'entrada en vigor de la legislació valenciana d'impacte ambiental, aquesta és la primera vegada que un pla de carreteres se sotmet al procediment d'avaluació d'impacte ambiental. S'ha de destacar, per tant, la falta de precedents al respecte, amb les conseqüents dificultats que això comporta sobretot a l'hora d'adoptar una metodologia coherent per a valorar els efectes ambientals d'un document tan ampli.

Atès que, malgrat la dificultat de realitzar l'estudi d'impacte ambiental d'un document com aquest (en especial si es tracta d'aplicar les metodologies que habitualment s'utilitzen per a la valoració de projectes més específics), s'ha de dir que l'estudi d'impacte ambiental que acompanya el II Pla de Carreteres resulta excessivament genèric i inconcret, fins i tot tenint en compte el caràcter general del document que s'analitza. En aquest sentit, no s'ha efectuat una valoració escaient dels efectes ambientals del Pla (tant en la fase de construcció de les infraestructures que s'hi proposen, com en la fase de funcionament), sinó que s'ha partit d'una sèrie de premisses no sempre suficientment justificades per a acabar conclouent que el pla no té efectes negatius des del punt de vista ambiental. L'objectiu fonamental de l'estudi d'impacte ambiental no hauria de ser, en cap cas, justificar la bondat ambiental del pla que es proposa, sinó que hauria de servir per a matisar els projectes que es proposen i, en el seu cas, modificar i, fins i tot, descartar-ne aquells per als quals l'impacte previsible no resulte acceptable. En aquest sentit, s'ha de destacar que l'avaluació dels impactes a un nivell global presenta, malgrat les dificultats metodològiques abans al·ludides, l'innegable avantatge que la introducció de variacions de traçats o projectes a causa d'exigències ambientals no crea grans disfuncions inversores o de terminis d'execució, tenint en compte que la redacció dels projectes definitius encara no s'hauria d'haver iniciat.

Atès que les actuacions proposades a les àrees metropolitanes més importants (entenen com a tals les àrees urbanes i periurbanes de Castelló, València i Alacant-Elx) requereixen, des de l'òptica mediambiental, un tractament específic o, almenys, diferenciat respecte de la resta d'actuacions. Les esmentades àrees presenten una elevada ocupació del sòl, tant pels assentaments urbans com per les necessàries infraestructures de comunicació entre aquells; la situació territorial d'aquestes àrees, enclavades en la franja litoral de la Comunitat Valenciana, n'agreuja la problemàtica, per tal com es disposen les infraestructures territorials en forma de cinturons concèntrics que aïllen progressivament les àrees urbanes dels hàbitats rurals i naturals situats cap a l'interior. Com a conseqüència, es produeixen una sèrie d'impactes sinèrgics, de difícil valoració, però que poden arribar a afectar àrees territorialment molt allunyades del punt concret on es produeix l'actuació.

D'altra banda, la població humana que s'assenta en aquestes àrees pateix de manera creixent els efectes derivats de l'augment del trànsit, efectes que entren de ple en la necessària valoració dels impactes ambientals. És per això que, amb caràcter general, i atès que es tracta d'actuacions que discorren per àrees densament poblades i sovint d'alt valor agrícola, l'avaluació dels impactes haurà de considerar les mesures correctores específiques que hauran d'aplicar-se per a evitar, o almenys disminuir, l'afectació sobre la població, el patrimoni cultu-

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 acceptable. 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 afecta-

ral i el medi sòcio-econòmic.

Atès que la justificació de moltes de les actuacions proposades és el resultat d'un procés multicriteri en el qual intervenen aspectes com ara la intensitat de trànsit actual i futura, les necessitats de vertebració del territori, la millora d'accessibilitat a determinades zones, l'índex de sinistralitat, etc. El fet que aquests aspectes no hagen estat valorats detalladament en el document examinat dificulta al seu torn la valoració dels diferents projectes, en el sentit de la necessària confrontació dels beneficis obtinguts de l'execució de les actuacions, segons els criteris que es persegueixen, amb la problemàtica ambiental que provocarien.

Atès que, com s'ha indicat anteriorment, l'anàlisi de la conflictivitat mediambiental de les propostes del II Pla de Carreteres s'ha hagut de realitzar basant-se en la informació actualment disponible al respecte, tant pel que fa als projectes constructius com a les característiques físiques i ecològiques de les àrees potencialment afectades. Es tracta, per tant, d'una valoració provisional que haurà de completar-se o matisar-se quan hi haja la informació necessària per a cadascun dels projectes. Tenint en compte que l'impacte que produirà una actuació qualsevol es trobarà generalment en funció de les característiques constructives del projecte i de l'alternativa de traçat que finalment es trie, aquesta declaració ha optat per efectuar una classificació de les actuacions proposades en l'Avanç del II Pla en relació amb l'impacte ambiental previsible que produirien en el cas de desenvolupar-se sense l'adopció de cap mesura correctora.

Atès que el projecte examinat constitueix un dels supòsits fàctics en els quals resulta preceptiva la formulació d'una declaració d'impacte ambiental, amb caràcter previ a la resolució administrativa que s'adopte per a l'aprovació definitiva de l'esmentat projecte, segons es desprèn de l'article cinquè de la Llei d'Impacte Ambiental i els articles concordants del reglament.

Atès que en l'expedient s'han complert els tràmits previstos en el Decret 162/90, de 15 d'octubre, del Govern Valencià, pel qual s'aprova el Reglament d'Impacte Ambiental, i la Llei 2/1989, de 3 de març, de la Generalitat Valenciana i d'altres disposicions aplicables.

Atès que l'article cinquè de la Llei 2/1989 estableix que correspon a l'òrgan mediambiental, la declaració d'impacte ambiental dels projectes als quals s'aplique aquesta llei.

Atès que el Decret 182/1992, de 10 de novembre, del Govern Valencià, pel qual es modifica el Reglament Orgànic i Funcional de la Conselleria de Medi Ambient, atribueix a la Direcció General de Qualitat Ambiental la competència per a la tramitació i formulació de la Declaració d'Impacte Ambiental.

Per tot això, fent ús de les facultats que tinc legalment atribuïdes, formule la següent

Declaració d'impacte ambiental

Primer

Classificar, només als efectes ambientals i amb el nivell de concreció del document examinat, les actuacions previstes en l'Avanç del II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, promogut per la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, segons s'especifica a continuació.

Aquesta classificació s'ha realitzat basant-se en la informació actualment disponible al respecte, tant pel que fa als projectes constructius concrets com a les característiques físiques i ecològiques de les àrees potencialment afectades. La jerarquització de les diferents actuacions ha tingut en compte els següents criteris:

1. Afectació directa o indirecta sobre espais naturals protegits.
2. Afectació directa o indirecta sobre espais naturals d'especial interès, catalogats i/o en vies de protecció.
3. Efectes sobre corredors ambientals d'especial rellevància.
4. Risc de produir impactes paisatgístics importants.
5. Presència en la zona d'actuació d'espècies animals o vegetals protegides o d'especial interès.
6. Projecte de desdoblament o autovia.

En l'annex d'aquesta declaració hi ha la totalitat de les actuacions considerades, amb indicació dels criteris anteriorment esmentats que resulten afectats per cadascuna d'elles.

A. Actuacions amb un impacte previsible crític. Propostes no jus-

cion sobre la població, el patrimoni 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 fàcticos 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

Classificar, 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 interès, 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 interès.
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

tificables des del punt de vista ambiental per a les quals, en principi, no resulta possible establir alternatives que produeixen un menor impacte.

14.10. Millora de la seguretat vial San Fulgencio-Elx (Generalitat Valenciana). Actuació que presenta específicament un impacte ambiental crític, per tal com travessa el Parc Natural del Fondó d'Elx, precisament a l'extrem que serveix de nexa de connexió amb el Parc Natural de les Salines de Santa Pola. S'haurà de replantejar l'actuació proposada -en especial pel que fa a la millora de la seguretat vial en el tram- per a evitar l'afectació al parc natural.

15.1. Desdoblament Benijófar-Torrevieja (Generalitat Valenciana). De manera anàloga a l'actuació anterior, es tracta d'un desdoblament que travessaria el Parc Natural de la Mata-Torrevieja, afectant a un corredor ambiental de gran importància malgrat la presència actual de diversos impactes greus derivats d'activitats urbanístiques.

B. Actuacions amb un impacte previsible greu. Propostes l'impacte ambiental previsible de les quals, tot i ser molt elevat, pot corregir-se a valors assumibles mitjançant l'adopció de mesures correctores importants o l'elecció de traçats alternatius als proposats en el document del II Pla.

1.3. Zorita del Maestrazgo-límit provincial (Generalitat Valenciana). El trajecte més probable resseguiria la vall del riu Bergantes, en la qual apareixen diversos trams conflictius, en especial pel que fa a la rodalia de la Balma (on es troben poblacions de *Petrocoptis pardoi*, espècie vegetal endèmica i en perill d'extinció).

Igualment, s'ha de considerar -especialment en la fase de construcció- la possible afectació sobre el riu Bergantes, un dels millors conservats de la Comunitat Valenciana, en el qual apareixen comunitats faunístiques de gran interès. La vall del riu actua en part com a corredor entre l'espai natural de la Tinença de Benifassà-els Ports de Morella, d'una banda, i el sector nord-occidental de la província, fins al massís del Penyagolosa.

1.9. Peníscola-Benicarló (Generalitat Valenciana). L'establiment d'un traçat alternatiu a l'actual carretera litoral entre Peníscola i Benicarló pot afectar de manera molt greu l'espai natural de la Marjal de Peníscola si, en lloc de traçar-se una alternativa que vorege la marjal per l'oest -amb el necessari establiment de mesures que disminueixen l'efecte d'aïllament-, es travessa part de la marjal pel seu extrem est. La Marjal o Prat de Peníscola és un dels últims exemples valencians de zona humida que encara manté un grau acceptable de biodiversitat i un estat de conservació escaient. Malgrat les agressions patides, la zona està considerada com un important reduec de poblacions de ciprinodòntids endèmics, i s'hi estan desenvolupant experiències per a la creació d'un àrea de reserva de samaruc (València hispanica).

5.26. Variant de Cofrentes, N-330 (MOPTMA). La presència del volcà de Cofrentes i d'altres afloraments volcànics confereixen a la zona una especial singularitat geològica. Els afloraments d'algeps alberguen ensopegalls endèmics (com ara *Limonium cofrentanum* o *L. sucronicum*). El valor cultural i paisatgístic de la zona es veu reflectit en el balneari d'Hervideros, la confluència del Cabriol amb el Xúquer, el castell de Cofrentes, etc. La fragilitat de la zona fa que siga difícil establir solucions, tant pel que fa a l'estudi d'alternatives com respecte a les mesures correctores que caldrà adoptar-hi.

8.1. Autovia l'Alcúdia-Tavernes de la Vallidigna (Generalitat Valenciana). Tot i que l'actuació transcorre per terrenys majoritàriament cultivats, la Vall d'Aigües Vives representa un corredor ambiental de gran importància ja que vincula les serres de Corbera-les Agulles-la Murta, al nord, amb el massís del Montdúver-Marxuquera al sud. Per aquesta raó és previsible un efecte negatiu d'aïllament de les àrees muntanyenques esmentades, aspecte que haurà de considerar-se a l'hora de dimensionar la capacitat de la via i ser objecte de fortes mesures correctores.

8.22. Variant de Sollana i el Romani/8.23. Desdoblament Sollana-Sueca (MOPTMA). Malgrat la importància estratègica de l'actuació (en el sentit de disminuir la sobrecàrrega de trànsit sobre la carretera Natzaret-Oliva), part d'aquesta discorre per l'interior del Parc Natural de l'Albufera, a més d'afectar una superfície important d'arrossar, hàbitat imprescindible per a preservar les característiques ecològiques del llac.

10.2. Autovia Gandia-el Morquí (Generalitat Valenciana). Com en el cas de l'actuació 8.1, la vall que separa les serres de Montdúver-Marxuquera i Ador-la Cuta actua com a corredor ambiental entre

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-Torrevieja (Generalitat Valenciana). De la misma manera que la actuación anterior, se trata de un desdoblamiento que atravesaría el Parque Natural de La Mata-Torrevieja, 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 Cabriol 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 Vallidigna (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

ambdues, per la qual cosa el traçat previsible representaria un important efecte barrera que haurà d'evitar-se mitjançant l'adopció de mesures correctores o de traçat.

10.21. Variant de Gandia/ 10.22. Variant d'Oliva/ 10.23. desdoblament de calçada N-332, tram Tavernes de la Vallidigna-Gandia (MOPTMA). Conjunt d'actuacions que representen un impacte territorial molt elevat tenint en compte les característiques actuals de l'àrea afectada. A més a més, el traçat que s'adopte per a les diferents propostes pot afectar zones d'elevat interès natural, com els contraforts del massís del Montdúver i algunes àrees de la Marjal de Xeresa-Xeraco, a més dels notables efectes sinèrgics que s'hi derivarien de la multiplicació d'infraestructures en un àrea territorial molt reduïda: Davant la dificultat d'establir mesures correctores efectives, cal fer un estudi acurat d'alternatives que justifique la solució adoptada finalment.

14.8. Nova Carretera Elx-Santa Pola (Generalitat Valenciana)/ 14.24. Nova via Alacant-Elx, Camí Vell d'Elx/14.26. Ronda sud-i est d'Elx/14.28. Desdoblament N-338, Accés a l'aeroport de l'Altet (MOPTMA). La multiplicació de vies de comunicació en una àrea com aquesta amb una densa xarxa viària, fortes pressions urbanístiques i elements ambientals d'interès singular (com ara el Palmerar d'Elx, Clot de Galvany, salines i dunes de l'Altet, parcs naturals de les Salines de Santa Pola i Fondo d'Elx, etc.) representa un problema de primera magnitud. Per aquesta raó, les actuacions sobre la xarxa viària del triangle Alacant-Elx-Santa Pola haurien de mamprendre's a partir d'un estudi global que considerés tant les necessitats de comunicació actuals i futures de la zona com els efectes ambientals que s'hi produirien sobre el complex d'ecosistemes d'elevat interès que s'hi presenten, de manera que se'n garantisca en qualsevol cas la preservació efectiva.

14.29. Desdoblament N-332, tram Alacant-Santa Pola (MOPTMA). Actuació molt problemàtica, tant pels efectes directes (afectació dels espais naturals de les Salines de l'Altet, Clot de Galvany i cap de Santa Pola), com indirectes (pot implicar un augment de trànsit en el tram de la N-332 immediatament anterior al Parc Natural de les Salines de Santa Pola). Com s'ha indicat al cas de les propostes 14.8, 14.24, 14.26 i 14.28, és necessari un acurat estudi d'alternatives per a compatibilitzar el desenvolupament de la zona amb la preservació de les seues característiques ambientals més rellevants.

15.21. Autovia Crevillente-Cartagena (MOPTMA). A més d'incidir negativament sobre zones de valor agrícola, el seu traçat pot afectar diverses àrees ambientalment importants pel seu paper de corredors ambientals entre els espais naturals interiors i els litorals.

15.22. Desdoblament N-332, tram Guardamar-Torre Vieja (MOPTMA). Tot i que el tram de sistema dunar de Guardamar situa al sud de la desembocadura del Segura es troba més degradat que el tram nord, s'hi conserven característiques ambientals destacables. D'altra banda, aquest tram sud actua com a corredor ambiental entre les dunes de Guardamar i el Parc Natural de les Salines de la Mata-Torre Vieja, per la qual cosa s'haurien d'adoptar mesures correctores importants.

C. Actuacions amb un impacte previsible notable. Propostes l'impacte ambiental de les quals és susceptible de corregir-se fins a nivells mínims mitjançant l'adopció de mesures correctores específiques:

2.19. Atzeneta del Maestrat-Vistabella-límit provincial (Generalitat Valenciana). Tot i que es desconeixen les característiques concretes de l'actuació; el trajecte travessa algunes àrees de gran valor ambiental i elevada fragilitat paisatgística que hauran de ser objecte d'una consideració especial.

3.5. Lucena del Cid-Cortes de Arenoso/ 3.6. Argelita-Castillo de Villamalefa/ 3.7. San Vicente-Villahermosa, CS-862 (Generalitat Valenciana). Conjunt d'actuacions que poden resultar especialment conflictives atenent a les característiques topogràfiques i ecològiques de la zona, que li confereixen una elevada fragilitat. Inclús en el cas que es tracte d'actuacions puntuals, caldrà establir mesures correctores importants.

3.8. Canales-Sacañet-Alcublas (Generalitat): travessa àrees d'elevat valor ecològic, tant pel paper de corredor entre la Serra Calderona i l'Alt Palància, com per la presència probable de savina albar (<FT2>Juniperus thurifera<FT1>) i altres espècies d'interès. Igualment, s'haurà de considerar l'interès geològic d'alguns trams.

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 Vallidigna-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 interès 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 interès 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 interès 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 compatibilitzar 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 ambientalment 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 Palància, como por la presencia probable de sabina albar (*Juniperus thurifera*) y otras especies de interès. Igualmente, se tendría que considerar el interès geològic de algunos tramos.

3.9. Altura-Gátova-Marines (Generalitat): actuació que transcorre per l'interior de l'àrea de la serra Calderona, espai natural en vies de protecció, tot i que no sembla afectar les zones més sensibles de la serra.

4.3. Titaguas-Aras de Alpuente-límit provincial (Generalitat Valenciana). L'actuació travessa l'espai natural classificat de l'Alt Túria. A més, l'abrupta orografia de la zona pot tenir com a resultat impactes paisatgístics notables que hauran de corregir-se.

4.9. Aras de Alpuente-Arcos de las Salinas (Generalitat Valenciana). A més d'afectar el corredor ambiental que uneix les àrees naturals de l'Alt Túria i l'Alt Palància, en el seu últim tram pot afectar poblacions de savina albar (*Juniperus thurifera*).

5.2. Ayora-Carcelén (Generalitat Valenciana). La carretera travessa les serres de Boquerón i Palomeras, espai natural considerat com a llindar bio-geogràfic entre València i la Manxa i en el qual apareixen nombroses singularitats botàniques que cal preservar.

5.4. Cofrentes-Balsa de Ves (Generalitat Valenciana). Afecta el corredor ambiental que uneix els espais dels meandres del Cabriel, la serra de Martés i la serra del Boquerón, amb la presència de nombrosos endemismes botànics i comunitats faunístiques ben conservades.

5.27. Condicionament N-330, tram Ayora-Almansa (MOPTMA). L'actuació travessa el corredor entre les serres d'Enguera i el Mugerón. En alguns punts del recorregut hi ha una xarxa de petites basses, amb importants poblacions d'amfibis i rèptils, que hauran de considerar-se explícitament en el projecte.

9.5. Castelló de Rugat-Beniarrés (Generalitat Valenciana). El tram corresponent al port de Salem, a més d'enclavar-se al si de l'espai natural de la serra de Benicadell, presenta una forta orografia, la qual cosa requerirà l'adopció de mesures correctores sobre l'impacte paisatgístic.

9.21. Autovia Canals-Almansa (MOPTMA). Travessa l'ampli corredor de la vall del Canyoles-La Costera, el qual uneix les serres de Navalón i Enguera -i en general, les grans serralades de l'interior valencià- amb la Serra Grossa i, a través d'aquesta, les serres del nord d'Alacant. Caldrà establir mesures correctores al respecte, en especial a l'altura dels termes municipals de Moixent i Vallada.

11.6. Callosa d'En Sarrià-Guadalest, C-3313 (Generalitat Valenciana). Travessa zones que poden considerar-se molt sensibles, per la qual cosa s'hauran d'establir mesures correctores importants. D'altra banda, haurà de considerar-se el possible efecte barrera, ja que afecten àrees que actuen com a importants corredors ambientals entre les serres d'Aitana i Serrella-l'Aixortà.

11.22. Variant de Gata de Gorgos/ 11.25. Desdoblament de la N-332, tram Benidorm-el Campello (MOPTMA). Les actuacions previstes, junt a la resta de variants i desdoblaments projectats per a la N-332 en les Marines, representen una superposició d'infraestructures que produeixen un notable efecte barrera, a més d'impactes importants sobre sòls d'interès agrícola, cursos fluvials i barrancs (rís Girona, Gorgos, Algar i Amadorio i, molt especialment, el barranc del Mascarat), corredors ambientals (com el corredor que uneix les valls d'Ebo i Laguar amb el Parc Natural de la Marjal de Pego-Oliva), etc. Tot i que els impactes aïllats de cada actuació poden considerar-se notables -amb l'excepció de l'esmentat pas pel Barranc del Mascarat i els contraforts de la Serra Bèrnia, que caldria qualificar de molt greu-, s'haurien d'estudiar alternatives globals i establir-hi mesures correctores importants.

Segon

Per a cadascun dels tres grups d'actuacions anteriorment esmentats, s'hauran d'aplicar les següents mesures:

A. Actuacions amb un impacte previsible crític. La impossibilitat actual d'establir alternatives de traçat aconsella evitar per complet l'actuació, sense menyscar de les actuacions necessàries per a garantir-hi la seguretat vial.

B. Actuacions amb un impacte previsible greu. L'estudi d'impacte ambiental que es redacte al seu moment per a cada actuació haurà de preveure un profund estudi d'alternatives, de manera que sempre que siga possible s'evite l'afectació sobre els elements ambientals esmentats en l'apartat anterior per a cadascuna de les actuacions. Atent a la necessitat previsible d'adoptar mesures correctores importants o molt importants, l'esmentat estudi d'alternatives haurà de valorar-les econòmicament, de manera que representen un factor rellevant a l'hora de triar l'alternativa més convenient.

3.9. Altura-Gátova-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 i 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 i 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 Mugerón. 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 tendrán 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. Actuacions amb un impacte previsible notable: l'estudi d'impacte ambiental haurà de recollir les mesures correctores necessàries per a reduir l'impacte ambiental a valors assumibles, amb la valoració econòmica d'aquestes.

La resta de les actuacions previstes en el II Pla de Carreteres i que no han estat analitzades específicament en l'apartat primer d'aquesta declaració hauran de contenir en el preceptiu estudi d'impacte ambiental les determinacions necessàries per a permetre una valoració escaient dels efectes ambientals, segons determina la legislació d'impacte ambiental que els siga aplicable.

Tercer

Els estudis d'impacte ambiental que es redacten per a les actuacions previstes en el Document d'Avanç del II Pla de Carreteres per a les àrees metropolitanas de Castelló, València i Alacant-Elx tindran en compte necessàriament els següents aspectes:

- Valoració integrada del conjunt d'actuacions que es preveuen per a l'àrea, de manera que s'analitze conjuntament la necessitat de l'actuació i els efectes sinèrgics que pugua produir.

- Efectes esperables de l'execució de les infraestructures proposades sobre la dinàmica urbanística del territori de què es tracte, així com sobre les zones litorals d'interès ambiental que puguen veure's afectades directament o indirectament.

- Mesures correctores específiques per a evitar les afectacions sobre la població, el patrimoni cultural i el medi socio-econòmic.

Quart

1. Sense menyscapse d'allò que s'assenyala el punt 8.a) de l'annex I del Decret 162/1990, de 15 d'octubre, del Govern Valencià, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 2/1989, d'Impacte Ambiental, la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports haurà de sotmetre cadascuna de les actuacions proposades en el document d'Avanç del II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, amb l'excepció de les de conservació i manteniment, al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental, sense que la present declaració pugua substituir en cap cas la preceptiva declaració o estimació que haurà de dictar-se al seu dia per a cadascuna de les actuacions.

2. Pel que fa a les actuacions previstes en el document d'Avanç del II Pla de Carreteres a executar pel Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient, la Generalitat Valenciana proposarà que almenys aquelles actuacions que s'han considerat en l'apartat 1.1 d'aquesta declaració siguen objecte d'una declaració d'impacte ambiental específica. Igualment, la Generalitat Valenciana proposarà al Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient que s'efectue una consulta a la Conselleria de Medi Ambient al respecte dels efectes ambientals de la totalitat de les actuacions a desenvolupar pel ministeri.

Cinquè

Amb caràcter general, i sense menyscapse d'allò que assenyala la legislació vigent (Decret 162/1990, Reglament de la Llei 2/1989, d'Impacte Ambiental, així com el Reial Decret 1131/1988, de 30 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament per a l'execució del Reial Decret Legislatiu 1302/1986, de 28 de juny, d'Avaluació d'Impacte Ambiental) sobre el contingut dels estudis d'impacte ambiental, els esmentats estudis que es redacten per a cadascuna de les actuacions previstes en el document d'Avanç del II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, amb independència de la seua titularitat autonòmica o estatal, hauran d'incorporar les següents consideracions i mesures correctores:

- La valoració a gran escala del impacte de les actuacions que es proposen haurà de prestar especial atenció als efectes sobre els corredors ambientals -inclouent-hi els corredors fluvials-, com a àrees que connecten els diferents espais naturals. Aquests corredors són sovint molt més sensibles que els esmentats espais, ja que solen correspondre a àrees favorables a l'ocupació humana i al traçat d'infraestructures lineals. Per tant, aquests corredors i la seua importància relativa han de tenir una consideració bàsica per a l'establiment de les possibles alternatives de traçat.

- Els estudis d'impacte ambiental hauran d'incloure la justificació detallada dels projectes proposats i la valoració de la inversió a efectuar. Respecte d'això, s'evitaran les justificacions genèriques, de manera que cadascuna de les actuacions que es proposen resulten degudament justificades des del punt de vista tècnic, territorial i ambiental.

- Els materials de rebliment que siguin necessaris per a l'execució dels projectes, i que no provinguin de les excavacions de les

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 substituir 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 pro-

mateixes obres, s'obtidran de pedreres existents i legalment autoritzades, la llista de les quals s'inclourà en el seu cas en l'estudi d'impacte ambiental. En cap cas es permetrà l'obtenció de materials de préstec en altres àrees, siga el que siga el volum necessari, si aquestes no tenen la consideració de pedreres legals en explotació. Si per qualsevol causa fóra inevitable l'obertura de noves pedreres o l'explotació de pedreres actualment abandonades, aquestes hauran de tenir els preceptius permisos legals per a la seua explotació i restauració, incloent-hi la declaració d'impacte ambiental favorable emesa per la Conselleria de Medi Ambient.

- Igualment, els materials inerts derivats de les obres que no hi siguen reutilitzats hauran de ser dipositats en abocadors de residus inerts identificats i legalitzats com cal. En el cas que calga habilitar un abocador per a aquesta finalitat, s'haurà de sotmetre aquest al procediment d'estimació d'impacte ambiental.

- Les instal·lacions auxiliars necessàries per a l'execució de les obres se situaran, sempre que siga possible, en terrenys de cultiu o desproveïts de vegetació natural. Així mateix, s'evitarà la ubicació d'aquestes instal·lacions junt al llit de rius i barrancs, a fi d'evitar abocaments accidentals de substàncies contaminants. La ubicació d'aquestes instal·lacions, així com dels camins i accessos auxiliars que fóra necessari executar, haurà de ser objecte de valoració detallada en el corresponent estudi d'impacte ambiental.

- Sens menyscapse d'allò que determine la legislació sectorial al respecte, la restitució dels serveis afectats per les obres de l'actuació de què es tracte haurà de tenir en compte l'eventual existència de vies pecuàries. La reposició d'aquestes vies haurà de considerar el manteniment de les seues característiques legals, i garantir-ne la funcionalitat a tots els efectes.

- A fi d'evitar al màxim les molèsties sobre la fauna, els projectes constructius establiran les limitacions temporals necessàries per a l'execució de les obres en zones considerades com a especialment sensibles respecte d'això.

- Totes les obres de fàbrica que creuen la traça de les carreteres, en especial quan aquestes discorreguen per àrees de vegetació natural o qualificades de corredor ambiental, hauran de ser considerades com a punts de pas per a la fauna, per la qual cosa s'evitaran els obstacles i es procedirà a la neteja i revegetació de la rodalia d'aquestes.

- Pel que fa al patrimoni arqueològic, i sense menyscapse de la necessitat de valorar la incidència sobre aquest en l'estudi d'impacte ambiental, durant l'execució de les obres s'haurà de realitzar un seguiment exhaustiu al respecte. L'eventual troballa de restes serà comunicada a la Direcció General de Patrimoni Artístic de la Conselleria de Cultura, d'acord amb la Llei 16/1985, del Patrimoni Històric Espanyol.

- L'estudi d'impacte ambiental haurà d'incloure en el seu cas el projecte de restauració dels terrenys afectats per l'actuació de què es tracte, pressupostat com cal. Aquest projecte haurà d'incloure's en el plec de prescripcions tècniques particulars del projecte.

- En els documents contractuals del projecte haurà de figurar l'obligatorietat, per part de l'empresa adjudicatària de les obres de construcció, del compliment de les mesures correctores establides en l'estudi d'impacte ambiental, com també el compliment de les mesures previstes en el programa de vigilància ambiental i aquelles derivades de la declaració d'impacte ambiental de què es tracte.

Sisè

Es notifica a les persones interessades que contra aquesta resolució, per tal com no és un acte de tràmit definitiu en via administrativa, no es podrà interposar cap recurs, la qual cosa no és inconvenient perquè es puguin utilitzar tots els mitjans que s'estimen oportuns per defensar el seu dret.

Setè

Que es publique en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* aquesta declaració d'impacte ambiental.

Annex a la declaració d'impacte ambiental

Criteris seguits per a la classificació de les actuacions

- A. Actuacions amb un impacte previsible crític.
14.10. Millora seguretat vial San Fulgencio-Elx (1, 3, 4, 5, 6).

pias 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 discurren por áreas de vegetación natural o calificadas 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. Desdoblament Benijófar-Torrevieja (1, 3, 4, 5, 6).
 B. Actuacions amb un impacte previsible greu
 1.3. Zorita del Maestrazgo-límit provincial (2, 3, 4, 5).
 1.9. Peníscola-Benicarló (2, 5).
 5.26. Variant de Cofrentes, N-330 (3, 4, 5).
 8.1. Autovia l'Alcúdia-Tavernes de la Valldigna (3, 4, 6)
 8.22. Variant de Sollana i el Romani/8.23. Desdoblament Sollana-Sueca (1, 3, 6).
 10.2. Autovia Gandia-el Morquí (3, 6).
 10.21. Variant de Gandia/ 10.22. Variant d'Oliva/ 10.23. desdoblament de calçada N-332, tram Tavernes de la Valldigna-Gandia (2,3,4,6).
 14.8. Nova Carretera Elx-Santa Pola/14.24. Nova via Alacant-Elx, Camí Vell d'Elx/14.26. Ronda sud i est d'Elx/14.28. Desdoblament N-338, accés a l'aeroport de l'Altet (3, 5, 6).
 14.29. Desdoblament N-332, tram Alacant-Santa Pola (5, 6).
 15.21. Autovia Crevillente-Cartagena (3, 6).
 15.22. Desdoblament N-332, tram Guardamar-Torrevieja (1, 2, 3, 6)..
 C. Actuacions amb un impacte previsible notable
 2.19. Atzeneta del Maestrat-Vistabella-límit 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-Sacañet-Alcublas (3, 5).
 3.9. Altura-Gátova-Marines (2, 3, 5).
 4.3. Titaguas-Aras de Alpuente-límit 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. Condicionament N-330, tram Ayora-Almansa (3)
 9.5. Castelló de Rugat-Beniarrés (2,4).
 9.21. Autovia Canals-Almansa (3,6).
 11.6. Callosa d'en Sarrià-Guadalest, C-3313 (2,3).
 11.22. Variant de Gata de Gorgos/ 11.25. Desdoblament de la N-332, tram Benidorm-el Campello (2,3,4,6).

ANNEX III

Modificacions introduïdes en el Catàleg del Sistema Viari de la Comunitat Valenciana respecte del document conegut pel Govern Valencià en la sessió del 21 de juny de 1994 i posteriorment sotmès a informació pública.

- Es reajusten els aspectes del Catàleg afectats per les modificacions assenyalades en l'annex I.
- Es continua considerant de titularitat autonòmica els trams següents:
 - Navajas. CV-2439 (antiga N-234), en tot el seu terme municipal.
 - Segorbe. CV-2439 (antiga N-234), entre el terme municipal de Navajas i l'enllaç oest de la N-234.
 - El Puig. CV-6948 (antiga N-340), des del límit del terme de la Poble de Farnals fins a la Cartuja.
- En la carretera CV-8630 (accés a Sant Felip Neri), on diu «Ajuntament de Catral», ha de dir «Ajuntament de Crevillente».

CONSELLERIA DE SANITAT I CONSUM

- 507** *ORDRE de 7 de febrer de 1995, del conseller de sanitat i Consum, per la qual autoritza determinades delegacions d'atribucions del director general del Servei Valencià de Salut, en matèria de l'organització d'horaris, dels torns de guàrdia, els serveis d'urgència i les vacances de les oficines de farmàcia de la Comunitat Valenciana.* [95/1317]

La Generalitat Valenciana té la competència exclusiva en l'ordenació farmacèutica d'acord amb l'article 31.19 de la llei

- 15.1. Desdoblamiento Benijófar-Torrevieja (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. Autovia 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. Autovia 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. Autovia Crevillente-Cartagena (3, 6).
 15.22. Desdoblamiento N-332, tramo Guardamar-Torrevieja (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-Sacañet-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. Autovia 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 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.

- Se reajustan aquellos aspectos del catálogo afectados por las modificaciones señaladas en el anexo I.
- 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.
- En la carretera CV-8630 (acceso a San Felipe Neri), donde dice «Ayuntamiento de Catral» debe decir «Ayuntamiento de Crevillente».

CONSELLERIA DE SANIDAD Y CONSUMO

- 507** *ORDEN de 7 de febrero de 1995, del conseller de Sanidad y Consumo, por la que se autorizan determinadas delegaciones de atribuciones del Director General del Servicio Valenciano de Salud en materia de organización de horarios, turnos de guardia, servicios de urgencia y vacaciones de las oficinas de farmacia de la Comunidad Valenciana.* [95/1317]

La Generalitat Valenciana ostenta la competencia exclusiva en ordenación farmacéutica de acuerdo con el artículo 31.19