

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

6324 *Resolución de 19 de mayo de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Circunvalación sur de Elche, tramo CV-851 Ronda de Carrús (Alicante).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el grupo 6 del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 7.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación.

1. Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Antecedentes. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

1.1 Antecedentes.

El expediente de evaluación de impacto ambiental del proyecto se inició con fecha 30 de diciembre de 2008 y fue archivado con resolución de terminación con fecha 2 de julio de 2012, en aplicación del apartado 2 del artículo 10 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, al haberse superado el plazo de 18 meses para la remisión al órgano ambiental del Estudio de Impacto Ambiental, el documento técnico del proyecto y el resultado de la información pública.

Posteriormente el 22 de diciembre de 2015, se inicia de nuevo el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto de trazado: Circunvalación sur de Elche, tramo: CV-851 a Ronda Carrús (Alicante) según el artículo 39 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Este proyecto consiste en un tramo nuevo de carretera de 2,4 km. Es el tramo más occidental de la Ronda de Elche, proyectado para sustituir el tramo actual de la N-340 que discurre por el centro de la población.

1.2 Objeto y justificación.

Actualmente la carretera N-340 discurre por el centro de la población de Elche soportando un elevado tráfico generado por las poblaciones situadas al sur de Elche. Este hecho, implica que el sistema viario urbano presente una elevada congestión, sobre todo en horas punta, conllevando tiempos de recorrido largos, niveles de contaminación acústica altos y elevados niveles de contaminación atmosférica por emisión de gases de combustión.

El objetivo del proyecto es finalizar la ronda perimetral de Elche conectando el tramo actualmente puesto en servicio proyecto de construcción: Circunvalación sur de Elche. p.k. 722,00 de la N-340, tramo Inter N-340-Inter CV-851 con la Ronda de Carrús.

Es un nuevo tramo de carretera de aproximadamente 2,4 km que forma parte de la circunvalación sur de Elche.

1.3 Localización.

El tramo proyectado se sitúa íntegramente en el término municipal de Elche, en la provincia de Alicante, a aproximadamente 500 m al suroeste del casco urbano de Elche, en la zona de transición entre el núcleo urbano y el campo de Elche.

La traza de la carretera discurre entre parcelas industriales y campos de cultivo con edificaciones asociadas.

1.4 Descripción sintética. Alternativas.

El proyecto tiene su inicio en la glorieta existente en la carretera CV-851, y acaba en la conexión de la circunvalación de la Ronda de Carrús.

El tramo proyectado supone el cierre de la Ronda de Elche, que sustituye a la actual carretera N-340 que discurre por el centro de la población.

Tiene una longitud total de 2.380 metros, medidos entre la glorieta inicial y el final del tramo.

Se proyecta una sección transversal compuesta por dos calzadas unidireccionales, con dos carriles cada una.

La circunvalación proyectada, discurre en su mayor parte en variante, siendo únicamente el tramo final en duplicación de la Ronda de Carrús.

La velocidad de proyecto en el tramo comprendido entre la CV-851 y el cruce sobre el ferrocarril Elche-Murcia es de 80 km/h y en el resto 60 km/h.

El trazado se intenta ajustar a lo contemplado por el Plan General de Ordenación Urbana de Elche, concretamente en su tramo inicial coordinándose con el proyecto Circunvalación sur de Elche, p.k. 122+000 de la N-340, tramo Inter N-340-Inter CV-851, puesto en servicio.

Las propiedades colindantes tienen control de accesos directos a la circunvalación. Esto implica la necesidad de caminos o vías de servicio prácticamente a todo lo largo de la misma.

Por otra parte, la mediana tendrá la misma anchura que en el proyecto mencionado si no hay otro impedimento. Este inicio del tramo no puede ser otro ya que la circunvalación perdería funcionalidad al no tener continuidad.

El trazado se inicia en la glorieta prevista en el proyecto anterior sobre la carretera CV-851. Seguidamente el trazado discurre en paralelo a la actual circunvalación sur de Elche, intersectando con las carreteras CV-875 y N-340, así como la línea de ferrocarril Elche-Murcia. Finalmente, se conecta con la actual Ronda de Carrús.

Se prevén 3 intersecciones:

Glorieta con la carretera CV-875 (carretera de Matola).

Glorieta sobre el ferrocarril Elche-Murcia.

Glorieta en la N-340, bajo la ronda de Carrús.

El tramo comprendido entre la carretera CV-851 y el ferrocarril se proyecta con doble calzada con dos carriles de 3,50 m cada una, arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,00 m. La anchura de mediana es de 5,00 m.

El tramo comprendido entre el ferrocarril y la propia Ronda de Carrús se proyecta ya con la sección tipo actual de la propia ronda, debido a su corta longitud, doble calzada con dos carriles de 3,50 m cada una, arcenes exteriores de 2,00 m, interiores de 1,00 m y mediana de 3,00 m.

Con esta actuación se conseguirá una mejor calidad de vida de los habitantes de Elche puesto que se conseguirá:

La descongestión del sistema viario urbano.

La reducción de los tiempos de recorrido.

La disminución de la contaminación acústica.

La reducción de la contaminación atmosférica.

Alternativas.

No se realiza estudio de alternativas puesto que:

La circunvalación sur de Elche está recogida en el Plan General de Ordenación Urbana vigente. El planeamiento urbanístico estableció una franja de reserva viaria para esta infraestructura.

Los dos tramos en que se dividió esta actuación son los siguientes:

Proyecto de clave 48-A-2550 Circunvalación sur de Elche, tramo intersección N-340-CV-851. Este tramo se está puesto en servicio.

Proyecto de clave 48-A-4200 Circunvalación sur de Elche, tramo intersección CV-851-Ronda de Carrús que se corresponde con la presente evaluación.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

2.1 Geología y geomorfología.

La morfología natural de esta zona está modificada por la acción antrópica, muy importante e intensa, por la densa red de infraestructuras existente; la abundancia de las construcciones, las viviendas y urbanizaciones de chalets muy numerosas y dispersas por el territorio; y los cultivos aterrazados de olivos y palmeras.

El área de estudio queda limitada al Este, por el cauce del río Vinalopó y, al Oeste, por un barranco de fondo plano encajado hacia su margen derecho.

2.2 Hidrología superficial y subterránea.

La red fluvial se compone por el río Vinalopó, y un conjunto de ramblas torrenciales cuyos cauces apenas si sobrepasan el pie de las sierras, filtrándose en la llanura pedregosa que se extiende junto a ellas. El Vinalopó recibe varias aportaciones a su caudal. Cuenta con dos ríos afluentes, el Marchal, un pequeño río de corto recorrido que desemboca en el Vinalopó dentro del municipio de Bañeres y el Tarafa, el cual pasa por Aspe. Además, recibe las aportaciones de numerosas ramblas, que realizan una función de drenaje en las sierras del interior.

En la zona baja el cauce del Vinalopó los caudales de avenida se extienden por los restos de la antigua Albufera de Elche, humedal natural, refugio de numerosas aves acuáticas.

Una red de canales de riego y numerosas acequias, que se dirigen de oeste-sureste a este-noreste suplen la inexistencia de cauces naturales.

Cruce con el Camino del Barranco. El tráfico se desvía por los caminos de servicio paralelos a la nueva circunvalación cruzando por la glorieta situada en la carretera de Matola.

Cruce con el Canal de Riegos de Levante, en el entorno del acceso al nuevo hospital, el cual es un canal de 3 m de anchura con caudal importante, por lo tanto condiciona el alzado en ese punto de tal manera que se mantenga la cota actual del propio canal.

2.3 Paisaje.

La zona de actuación discurre por un espacio periurbano, antropizado en su práctica totalidad. Las cuencas visuales son reducidas, quedando distintos puntos del territorio ocultos a pesar de la fisiografía llana de la zona.

2.4 Vegetación.

La vegetación actual se caracteriza por la transformación de áreas de vegetación natural a zonas cultivos.

Entre los cultivos de secano destacan los almendros, los olivos y pies dispersos de algarrobos. Los cultivos de regadío son básicamente cítricos, concretamente naranjos, aunque también se cultivan hortalizas.

La vegetación afectada por el trazado de la circunvalación proyectada, éste transcurre en su mayoría por zonas compuestas por matorral de porte bajo degradado.

También se observa la presencia de pastizales, sobre todo al final del tramo 1 y la presencia de algunas especies exóticas.

Cabe destacar la presencia de grupos de palmeras aislados a lo largo de todo el trazado de la circunvalación proyectada. La mayoría de los ejemplares afectados, tienen un aspecto deteriorado y abandonado, incluso algunas carecen de las hojas que coronan el tronco.

El Palmeral de Elche, fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Y está situado a unos 2 kilómetros de distancia del proyecto, aunque existen otras palmeras dispersas en el ámbito del proyecto.

Actualmente, la protección del Palmeral está garantizada por la Ley 1/1986, de la Generalitat Valenciana para la Regulación de la Tutela del Palmeral de Elche de 9 de mayo, desarrollada reglamentariamente mediante el Decreto 133/1986, de 10 de noviembre.

El artículo 1 de la Ley 1/1986 establece como objeto de dicha Ley, entre otros, la protección y el fomento de las palmeras datileras de Elche y su término municipal, así como de las áreas y entornos donde se ubica, mediante la regulación de su uso, destino y aprovechamiento, con el fin de garantizar la continuidad histórica de los valores naturales y culturales que representan y la promoción de su cultivo.

2.5 Fauna.

El promotor señala que en la zona de estudio, debido al deterioro ambiental, y a la falta de una comunidad estructurada de la vegetación, hace que la fauna de la zona sea totalmente de zonas degradadas, con especies de amplia distribución y escaso valor para su conservación. La simplificación del medio, el uso de maquinaria, la presencia continua de vehículos, personas y estructuras como fábricas, carreteras y edificios hacen que únicamente se encuentren especies adaptadas a los entornos de las ciudades. Esto impone condiciones excluyentes para la mayoría de las especies silvestres.

2.6 Patrimonio cultural.

El promotor indica que próximos a la circunvalación proyectada se encuentran los yacimientos arqueológicos catalogados: Hacienda de Ibarra, Penat, Hacienda de Jose M.^a Parreño, Hacienda de Torregrosa, Hacienda de José Orts, y Hacienda de Algoros (fuente: página web de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte <http://www.cece.gva.es>).

Ninguno de ellos se encuentra incluido dentro del área de influencia de las obras de la actuación.

2.7 Vías pecuarias y senderos.

La futura circunvalación de Elche cruza la vía pecuaria denominada Cañada de Orihuela a Alicante, por donde también transcurre la Colada de Crevillente a Santa Pola, en el p.k. 1+740 aproximadamente.

Actualmente el itinerario de la cañada coincide con el trazado de la carretera CV-875, por lo que se encuentra en un estado altamente antropizado.

El trazado del proyecto intercepta el sendero de gran recorrido GR-125 aproximadamente en el p.k. 2+150. Este sendero, denominado senda del Poeta Miguel Hernández, tiene una longitud de recorrido de 76 kilómetros y discurre entre Orihuela y Alicante. El último fin de semana de marzo se celebra el recorrido «Senda del poeta» de Orihuela a Alicante.

3. Resumen del proceso de evaluación:

3.1 Antecedentes.

Con fecha 30 de diciembre de 2008 tiene entrada el documento ambiental del proyecto.

Con fecha 3 de febrero de 2009, se estableció un periodo de consultas ambientales.

Con fecha de 15 de septiembre de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino comunica la amplitud y el nivel de detalle del estudio de impacto ambiental, que debe dar respuesta a lo dispuesto en los artículos 7 y 8 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos (TRLEIAP).

El expediente se archivó el 2 de julio de 2012, al superar el plazo de 18 meses para la remisión al órgano ambiental del Estudio de Impacto Ambiental, el documento técnico del proyecto y el resultado de la información pública.

3.2 Inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinario.

La tramitación del expediente objeto de esta Declaración, se inició con fecha 22 de diciembre de 2015 procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. El expediente consistente en:

- a) Proyecto de trazado y estudio de impacto ambiental del proyecto denominado Circunvalación sur de Elche, tramo CV-851-Ronda de Carrús, provincia de Alicante.
- b) Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana sobre el expediente de información pública.
- c) Informe sobre el expediente de información pública.

3.3 Resultado del proceso de información pública y de consultas.

La tramitación de la información pública se inició el 14 de marzo de 2015, publicándose el anuncio en el B.O.E.

El 16 de marzo de 2015 se publicó el anuncio en el diario Información y el 18 de marzo de 2015 en el B.O.P. de Alicante.

El 11 de marzo de 2015, la Dirección General de Carreteras, consultó a las siguientes administraciones públicas afectadas y personas interesadas:

- Ayuntamiento de Elche.
- Ayuntamiento de Alicante.
- Subdelegación del Gobierno en Alicante.
- Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Confederación Hidrográfica del Júcar.
- Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana.
- Dirección General de Obras Públicas a la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.
- Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte.
- Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.
- Dirección General de Evaluación y Desarrollo de la Red del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana.
- WWW/Adena.
- SEO/Birdlife.
- Ecologistas en acción-Grupo Margalló.

Del resultado de este periodo de información pública se recibieron informes de:

Dirección General de Obras Públicas a la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

Dirección Adjunta de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Ayuntamiento de Elche.
Confederación Hidrográfica del Júcar.
Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.
Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana.
Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte.
14 alegaciones de particulares.

A continuación se sintetizan los aspectos ambientalmente más relevantes de los informes y alegaciones recibidos y las respuestas del promotor:

A) Administraciones y organismos públicos:

La Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana: indica que es una obra muy necesaria que permite el cierre de la ronda sur de la ciudad y propone que se estudie la conexión con la N-340 en condiciones de capacidad y seguridad y que se amplíe el ámbito de estudio a la remodelación de las intersecciones semaforizadas existentes en la ronda de Carrús creando un itinerario de características homogéneas para los usuarios.

El promotor señala que se produce heterogeneidad en la tipología de las intersecciones, debida a la diferencia entre las fechas y los criterios de proyecto en ambos tramos y la diferente titularidad de los mismos, por lo que esta sugerencia de la Dirección General debería darse traslado al organismo titular de la Ronda de Carrús (Ayuntamiento de Elche).

Confederación Hidrográfica del Júcar: señala las condiciones de carácter general que se deben tener en cuenta para minimizar la afección a los cauces y la hidrogeología. Entre otras:

- Reponer las servidumbres de paso.
- Garantizar el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.
- Garantizar la no afección a cursos de agua superficial y subterráneas por posibles vertidos contaminantes.
- Garantizar la no afección en cauces o zonas de servidumbre por extracciones, y en su caso, reposición de éstos a su estado primitivo al finalizar las obras.
- Garantizar la no afección a las formaciones vegetales de la ribera.

El promotor señala que el estudio de impacto ambiental incluye la caracterización de los recursos hídricos y las medidas a adoptar.

La Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento: manifiesta que el proyecto tiene en cuenta la futura línea ferroviaria Alicante-Elche, que está desarrollando la Subdirección dentro de la Red arterial ferroviaria Alicante apeadero Torrellano-Crevillente. Solicita planos con mayor nivel de detalle.

Manifiesta que ADIF debe informar cualquier actuación en el entorno de la infraestructura ferroviaria.

El promotor indica que en el proyecto de construcción se definirá con grado de detalle suficiente la estructura sobre el ferrocarril y se ha solicitado también informe al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana considera adecuada la evaluación de impacto ambiental del proyecto y realiza diversas consideraciones referentes a las plantaciones propuestas en la mediana por otras menos costosas y que requieran un mantenimiento más sencillo, que aseguren también la red de riego.

Recuerda la necesidad de tramitar la autorización para la modificación del trazado de la cañada de Horihuela a Alicante.

Se debe solicitar licencia para el trasplante de palmeras de acuerdo con la legislación vigente por la que se regula la Tutela del Palmeral de Elche.

Se debe verificar que el vertedero propuesto cuenta con la necesaria autorización o en caso contrario utilizar otra instalación autorizada.

Considera incluidas las reposiciones de infraestructuras afectadas de las zonas de préstamo y vertedero y de servicios auxiliares, considerándose incluidas en el ámbito de la evaluación ambiental.

El promotor señala que todas las sugerencias y observaciones realizadas se tendrán en cuenta en el proyecto de construcción.

Ayuntamiento de Elche hace una serie de consideraciones referidas a discrepancias en el diseño de determinados aspectos del proyecto de construcción como accesos, alumbrado, recogida de aguas pluviales, etc.

El promotor da respuesta a las mencionadas consideraciones.

B) Alegaciones de particulares:

María Margarita García Vicente, Consuelo Agulló Sánchez, Carlos García Vicente, Mónica Pascual Bernabeu, Antonia Selva Albarranch, Francisco Pascual Vicent Vicente, Ramón Amorós Campello, Rigoberto José Sagasta Jaén, Margarita y Jorge Fluxá Bru, Sempere López, S.L. Ángela y Josefa García Sansano, María Asunción Vicente Maciá, Gertrudis Vicente Maciá, Diego Vicente Maciá.

Las alegaciones se refieren esencialmente a la titularidad de las parcelas, la reposición de servicios y equipamientos.

El promotor da respuesta a las alegaciones presentadas.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El objeto de este Estudio es el desarrollo de una infraestructura prevista en el planeamiento vigente en el municipio de Elche.

El Plan General de Ordenación Urbana prevé una franja de reserva viaria que define el límite del casco urbano en la zona sur del núcleo. La infraestructura proyectada se ajusta a la franja de reserva viaria establecida en el planeamiento urbanístico vigente, por lo que no existen corredores alternativos, ni, por lo tanto, ninguna posibilidad de analizar otros trazados.

4.2 Impactos significativos. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias:

4.2.1 Efectos sobre la calidad química del aire.

Se conseguirá desviar el tráfico actual de la N-340 por el exterior de la ciudad, descongestionando del sistema viario urbano. No supondrá un aumento de tráfico sino una ordenación del existente.

En la fase de obras se producirá un deterioro de la calidad del aire, principalmente por el polvo y las partículas en suspensión, debidos al movimiento de tierras y la circulación de vehículos y maquinaria de obra. En esta fase, se producirán efectos negativos sobre la población y sobre la vegetación.

Medidas preventivas y correctoras.

Se adoptarán medidas para disminuir la emisión de polvo, entre ellas se procederá a regar periódicamente las superficies de obra para disminuir el polvo que se genere por el movimiento de la maquinaria y los materiales.

En lo que respecta a la emisión de gases tales como CO, CO₂, NOx, SOx, hidrocarburos y partículas, sus concentraciones estarán por debajo de los umbrales permitidos por la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

El promotor señala las medidas a tomar para realizar este seguimiento tanto en la fase de obras como en la de construcción.

4.2.2 Efectos sobre la calidad física del aire: Ruido.

La población más cercana es la de Elche, aproximadamente 500 metros al noreste de la actuación, aunque existen viviendas diseminadas en el entorno más cercano de la actuación donde sí podrá ser perceptible el ruido generado, especialmente en el nuevo hospital del Vinalopó, se trata de una zona fuertemente antropizada, con presencia de carreteras, zonas urbanizadas e industrias.

Medidas preventivas y correctoras.

El promotor indica que entre otras medidas prohibirá la realización de trabajos durante el periodo nocturno que puedan afectar al confort sonoro.

El promotor aplica los objetivos de calidad de la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica de la Comunidad Valenciana más restrictivos que la norma 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Atendiendo a estos valores el promotor indica que se instalarán en los márgenes de la variante las siguientes pantallas acústicas:

Tipo	P.k. inicial	P.k. final	Margen	Longitud (M)	Altura (M)
Pantalla Acústica Zona Centro Educativo	1+540	1+720	Derecho	187	4,5
Pantalla Acústica Zona Centro Educativo	1+720	1+980	Derecho	260	4,5
Pantalla Acústica Zona viviendas	2+110	2+320	Izquierdo	210	4,5
Pantalla Acústica Zona Viviendas	2+320	2+520	Izquierdo	200	3,5
Pantalla Acústica Zona Hospital	2+100	2+200	Derecho	160	3
Mota de Tierra Zona Hospital	2+240	2+470	Derecho	322	4
Pantalla Acústica Zona Hospital	2+470	2+265	Derecho	150	3

Con la instalación de estas pantallas se consigue atenuar en todos los casos los niveles por debajo de los límites permitidos.

4.2.3 Efectos sobre la geología y geomorfología y la ocupación del suelo.

El proyecto no tendrá incidencia significativa sobre la conservación de los suelos en el ámbito de estudio.

Parte del suelo, está ocupado por viviendas y naves industriales, el resto por campos de cultivo, abandonados en algunos casos y por terreno natural con escasa vegetación.

El volumen de tierras necesario para el relleno de terraplenes es 112.3474 m³ de los cuales 17.990 m³ se extraerán de la excavación.

El resto de materiales necesarios para formación de terraplenes se obtendrá de parcelas situadas en terrenos colindantes.

El material no utilizable para el núcleo del terraplén será utilizado para relleno de las parcelas anteriormente señaladas.

Se obtiene un valor de 69.184,7 m³ de tierra vegetal, que se utilizará en las actuaciones de integración paisajística de la traza. En estas labores suponen el empleo de 22.268 m³ de tierra vegetal. El resto de esta tierra vegetal se transportará a parcelas de tierras empleadas como préstamos.

Respecto a la geomorfología el trazado discurre por un terreno de orografía muy llana con ligeras pendientes hacia el sur y el sureste.

Los máximos desmontes proyectados se sitúan en los p.k. 1+101 (paso inferior 1) y p.k. 1+838 (paso inferior 2), coincidiendo estos demontes con los accesos a los pasos inferiores.

Respecto a los terraplenes: En el p.k. 2+700 hay un terraplén con altura máxima de un metro.

El promotor indica que considera el impacto sobre la geología moderado, dado el volumen de tierras generado. Se proyectan taludes con pendientes adecuadas para la integración paisajística, que minimicen la afección sobre la geomorfología en la zona. Tras la aplicación de las medidas de integración paisajística el impacto pasará a compatible.

4.2.4 Efectos sobre la hidrología:

4.2.4.1 Aguas subterráneas.

El acuífero Vegas Media y Baja podría verse afectado por la realización de las obras debido a la afección potencial de fugas de aceites lubricantes, e hidrocarburos etc., en las zonas de trabajo e instalaciones auxiliares aunque la probabilidad de afección a las aguas subterráneas es incierta y de carácter temporal.

Medidas preventivas.

La realización de los trabajos de mantenimiento de la maquinaria se hará en talleres autorizados fuera de la obra y se construirán balsas de decantación.

4.2.4.2 Aguas superficiales.

La afección proyectada no afecta al río Vinalopó. Y no se ha detectado afección a ramblas, barrancos y pozos.

Varias acequias en desuso podrán verse afectadas al igual que el Canal de Riegos de Levante, con 3 metros de anchura y con un caudal importante. El Canal se repone con un marco de hormigón en el segundo tramo.

Respecto a la inundabilidad y según indica el promotor el análisis hecho por el Patricova (Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana) el trazado discurre por una zona que no presenta riesgos de inundación, y aunque esta probabilidad de inundabilidad existe en el río Vinalopo, este se presenta lejos de la actuación.

Medidas preventivas.

Con objeto de interceptar los caudales sobrantes de las cuencas urbanas pendientes, entre otras obras de drenaje se colocará un colector de un marco de 2x2,0 m que discurre por el centro de los caminos desde la glorieta 2 hasta su desagüe en el río Vinalopó.

Para preservar la calidad de las aguas superficiales por derrames de aceites de la maquinaria, se tomarán las mismas medidas preventivas que en aguas subterráneas.

4.2.5 Efectos sobre la vegetación.

La vegetación presente en la zona de actuación es escasa, es una zona fuertemente antropizada ocupada por campos de cultivo, naves industriales y viviendas de campo.

Los campos de cultivo afectados están compuestos por plantaciones de cítricos y almendros apareciendo ejemplares dispersos en las propias parcelas de algarrobo (*Ceratonia siliqua*), olivo (*Olea europaea*) y palmeras (*Phoenix dactylifera*).

Medidas preventivas.

En las actuaciones de integración paisajística se restituirán todos los ejemplares vegetales afectados en especial las palmeras (*Phoenix dactylifera*).

Durante el desarrollo de las obras, debido al transporte, carga y descarga de material a utilizar, se producirán afecciones a la vegetación de la zona de forma que es posible que haya un deterioro de su estado durante el tiempo que duren las obras, ya sea por deposición de polvo en la superficie foliar o por tránsito sobre las mismas.

Previamente al inicio del desbroce y movimiento de tierras, se procederá a la delimitación de todos los ejemplares vegetales de interés para la conservación. Durante la obra se procederá al riego periódico de los viales y accesos de obra, en función de las necesidades detectadas. Si fuera necesario, se realizarán riegos sobre la superficie foliar de los ejemplares que lo requieran.

El impacto se puede clasificar como compatible. Dado que con la adopción de las medidas preventivas y correctoras indicadas se minimizarán las afecciones previstas, el impacto se considera compatible con la conservación de la vegetación existente.

4.2.6 Efectos sobre la fauna.

La fauna presente está totalmente adaptada a un medio fuertemente transformado por lo que no es previsible que se produzcan molestias significativas a las especies de fauna que habitan esta zona, que puedan poner en peligro la reproducción u ocasionar el abandono de la zona por parte de dichas especies.

4.2.7 Efectos sobre el paisaje.

Las unidades paisajísticas afectadas por la construcción de la obra son:

Relieve intermedio mosaico de cultivos agrícolas que se extiende al sur de la ciudad de Elche fundamentalmente.

Urbano residencial, industrial, equipamientos e infraestructuras que engloba el núcleo urbano de Elche, las urbanizaciones dispersas por el entorno del área de estudio.

Frente urbano oeste de la ciudad de Elche.

Respecto a los recursos paisajísticos se verán afectados:

La senda GR-125 senda del poeta Miguel Hernández, interceptada en el p.k. 2+150.

La vía pecuaria Cañada de Orihuela a Alicante en el p.k. 1+740 aproximadamente.

Medidas preventivas y correctoras.

Respecto al sendero GR-125, durante la fase de construcción el promotor indica que se señalará un recorrido alternativo y que no se prevé un nivel elevado de obras en el último fin de semana de marzo, momento en el que se realiza el recorrido en conmemoración del aniversario del fallecimiento de Miguel Hernández.

Este proyecto cruza la vía pecuaria Cañada de Orihuela a Alicante en el p.k. 1+740 aproximadamente, ocupada en este punto por la carretera CV-875.

El promotor señala que en ambos casos se tomarán las medidas adecuadas para habilitar pasos alternativos al sendero GR-125 y a la vía pecuaria citada anteriormente.

El Frente Urbano Oeste se considera que el impacto es moderado, el entorno de la actuación tiene un fuerte carácter antrópico y que los movimientos de tierra no destacarán especialmente sobre el paisaje actual.

Será necesario tomar las medidas preventivas adecuadas para que no se presenten grandes acumulaciones de tierra que destaquen sobre las líneas del paisaje actual del entorno de la infraestructura.

A partir del momento del desarrollo de las actuaciones de integración paisajística, se reducirá este impacto hasta hacerlo compatible con el recurso que se desea preservar, en este caso el paisaje.

En el apéndice n.º 2: Estudio de Integración paisajística, se ha realizado un Estudio de Integración Paisajística según lo dispuesto en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana,

donde se regula que los proyectos y actuaciones con incidencia en el paisaje deben ir acompañados por un estudio de Integración Paisajística.

4.2.8 Efectos sobre el patrimonio histórico y cultural.

El promotor señala en el estudio de impacto ambiental que es posible que la ejecución de la infraestructura genere impactos sobre el patrimonio cultural por lo que se ha realizado la prospección arqueológica y etnológica en el entorno de la actuación, que consistió en el recorrido a ambos lados de la carretera, extendiendo la prospección allí donde se consideró necesario.

Y una vez efectuado dicho análisis descarta la ausencia de cualquier elemento patrimonial arquitectónico afectado por las obras proyectadas.

Medidas preventivas y correctoras.

El promotor señala que en todo caso, si apareciesen restos durante el periodo de las obras se pondrán en contacto con la Unidad de Inspección del Patrimonio de la Dirección Territorial de Cultura de Alicante para definir las medidas correctoras necesarias y protegerlos.

4.2.9 Efectos sobre el medio socioeconómico.

La construcción de este tramo proyectado implica una mejora puesto que se descongestionará el viario urbano actual.

Con esta actuación se conseguirá una mejor calidad de vida de los habitantes de Elche puesto que se conseguirá:

- La descongestión del sistema viario urbano.
- La reducción de los tiempos de recorrido.
- La disminución de la contaminación acústica.
- La reducción de la contaminación atmosférica.

5. Condiciones al proyecto y seguimiento ambiental.

El promotor además de diseñar y presupuestar a nivel de proyecto, las medidas preventivas y correctoras expuestas en el estudio de impacto ambiental y aquellas aceptadas expresamente en el expediente de información pública, deberá cumplir las siguientes condiciones.

5.1 Protección de la vegetación.

Se asegurará el cumplimiento de las consideraciones efectuadas por la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana relativas entre otras, a la revegetación de la mediana y la obligatoriedad de contar con la autorización establecida en la Ley 1/1986, de 9 de mayo, por la que se regula la Tutela de El Palmeral de Elche, para el caso de necesidad de trasplante de palmeras.

5.2 Planeamiento urbanístico.

El proyecto se ajustará a la reserva viaria contemplada en el Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Elche. En varios tramos de la nueva infraestructura, se afectan a diferentes tipos de suelos.

El promotor se coordinará con el Ayuntamiento de Elche para el desarrollo de la actuación objeto de esta Declaración en lo que se refiere al planeamiento urbanístico de Elche aprobado hasta la fecha.

5.3 Protección del paisaje, patrimonio histórico y cultural.

Se asegurará el normal desarrollo de la actividad senderista La senda del Poeta por la senda GR-125, que se realiza en conmemoración del aniversario del fallecimiento de

Miguel Hernández, diseñando un recorrido alternativo, en su caso, a dicha senda y la cañada vía pecuaria Cañada de Orihuela a Alicante según indica la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana.

Se aplicará el Estudio de Integración Paisajística recogido en el estudio de impacto ambiental, según lo dispuesto en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana.

5.4 Protección de las aguas (superficiales y subterráneas).

Se asegurará el cumplimiento de medidas preventivas y correctoras señaladas por la Confederación Hidrográfica de Júcar en su informe de alegaciones.

En consecuencia, la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Circunvalación sur de Elche, tramo CV-851 Ronda de Carrús, provincia de Alicante, al concluirse que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice la alternativa en las condiciones señaladas en la presente Resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 19 de mayo de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

