

Raza	Lugar y fecha	Tipo de certamen
Rubia Gallega. Morucha. Limusina. Charolesa. Castellana. Pirenaica. Avileña-Negra Ibérica. Segureña. Porcino Ibérico. Ovinos Precoces. Retinta-CONARE 2000. Rasa Aragonesa. Fleckvieh. Porcino Selecto. Tudanca. Murciano-Granadina. Navarra. Frisona-CONAFE 2000.	Aday. 15-17 de junio. Salamanca. 8-12 de septiembre. Zudaire-Estella. 16-17 de septiembre. Ávila. 24-27 de septiembre. Huéscar. 27-29 de septiembre. Zafra. 29 de septiembre-5 de octubre. Cedrillas. 5-8 de octubre. Barcelona. 7-10 de octubre. Cabezón de la Sal. 12 de octubre. Jumilla. 19-22 de octubre. Tafalla. 21-22 de octubre. Torrelavega. 26-29 de octubre.	Concurso-subasta. Concurso nacional. Concurso-subasta. Concurso-subasta. Concurso-subasta. Concurso nacional. Concurso nacional. Concurso nacional. Concurso nacional. Concurso-subasta. Concurso-subasta. Concurso nacional.

3. Exposiciones nacionales

Semana Verde de Galicia. Silleda. 3 al 7 de mayo.
FIMA Ganadera. Zaragoza. 10 al 13 de mayo.
XII Exposición Nacional de Ganado Puro. Piedrahíta (Ávila). 9 al 14 de agosto.
Salón Nacional de Ovino. Castuera. 4 al 8 de septiembre.
SEPOR 2000. Lorca (Murcia). 11 al 14 de septiembre.
Concurso Nacional Tudanca. Cabezón de la Sal. 12 de octubre.
CONAFE 2000. Torrelavega. 26 al 29 de octubre.
EXPOAVIGA 2000. Barcelona. 7 al 10 de noviembre. Concurso Nacional Porcino Selecto.
SICAB 2000. Sevilla. 22 al 26 de noviembre.

4. Certámenes internacionales

(Exposiciones)

AGRIBEX 2000. Confrontación Europea Raza Frisona. Bruselas. 8 al 13 de febrero.
SIA 2000. París. 27 de febrero al 5 de marzo.
Reggio Emilia. Italia. 28 de abril al 1 de mayo.
Santarem 2000. Portugal. 3 al 11 de junio.
Campeonato de Europa Raza Limusin. Limoges. 27 de agosto al 1 de septiembre.

MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

3078

RESOLUCIÓN de 18 de enero de 2000, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los interesados en el recurso contencioso-administrativo número 24/99, interpuesto ante la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera).

Recibido el requerimiento telegráfico de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional a que hace referencia el artículo 116.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en relación con el recurso contencioso-administrativo número 24/1999, interpuesto por la Unión Sindical Obrera (USO), contra el escrito de la Dirección General de la Función Pública de fecha 14 de diciembre de 1999, contestando otro de dicha Central Sindical de fecha 11 de noviembre de 1999, sobre inclusión de la misma

en las Mesas de Negociación previstas en el artículo 31 de la Ley 9/1987, de 12 de junio.

Esta Secretaría General Técnica ha resuelto emplazar para que comparezcan ante la Sala, en el plazo de cinco días, a todos los interesados en el procedimiento y, por tanto, legitimados para poder personarse ante la misma.

Madrid, 18 de enero de 2000.—El Secretario general Técnico, Juan Antonio Puigserver Martínez.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

3079

RESOLUCIÓN de 2 de febrero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el anteproyecto de la autovía de Granada. Tramo: Ízbor-Vélez de Benaudalla.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo a lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 4 de junio de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de la autovía Bailén-Motril. Tramo: Granada-Motril. Carretera N-323 de Bailén a Motril, consistente en la orden de estudio informativo, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 10 de octubre de 1990, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de Información

pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 24 de mayo de 1993 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Granada» con fecha 27 de mayo de 1993, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 21 de enero de 1994, la Dirección General de Carreteras remitió a la antigua Dirección General de Política Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Con fecha 26 de mayo de 1995, la Dirección General de Política Ambiental emitió declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio informativo de la autovía Bailén-Motril. Tramo: Granada-Motril. Carretera N-323 de Bailén a Motril».

El estudio informativo fue aprobado definitivamente por la Dirección General de Carreteras con fecha 7 de septiembre de 1995 y, una vez dada la orden de estudio del proyecto de trazado y construcción, con fecha 6 de noviembre de 1995, la propia Dirección General de Carreteras consideró oportuno, por motivos geotécnicos, modificar dicha orden de estudio segregando del proyecto el tramo Ízbor-Vélez de Benaudalla.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el anteproyecto de este tramo, con su correspondiente estudio de impacto ambiental, se inició el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del mismo.

Para este nuevo procedimiento se consideró válido el proceso de consultas realizado para el «Estudio informativo de la autovía Bailén-Motril. Tramo: Granada-Motril. Carretera N-323 de Bailén a Motril», por ser la misma la zona de proyecto en ambos casos.

El anexo I incluye el resumen del resultado de las citadas consultas, que hacen referencia al tramo Ízbor-Vélez de Benaudalla y que han servido de referencia para la realización del nuevo estudio de impacto ambiental de este tramo.

La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el anteproyecto y el nuevo estudio de impacto ambiental correspondiente al tramo Ízbor-Vélez de Benaudalla a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 10 de mayo de 1999 y en el diario «Ideal de Granada» de 14 de mayo de 1999, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 24 de septiembre de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el anteproyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del anteproyecto.

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

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Anteproyecto de la autovía de Granada. Tramo Ízbor-Vélez de Benaudalla. Provincia de Granada».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, se establece por la presente declaración de impacto ambiental que la alternativa ambientalmente más favorable es la alternativa 2; en consecuencia, el proyecto de construcción que desarrolle dicha alternativa, además de cumplir con lo especificado en el estudio de impacto ambiental, deberá cumplir las siguientes condiciones:

Protección de los servicios existentes: Durante la construcción y explotación de la vía se asegurará la continuidad de los servicios existentes, de acuerdo con lo dispuesto en el estudio de impacto ambiental, con especial atención a la Cañada Real de Sierra Nevada a Málaga, interceptada a la altura aproximada del punto kilométrico 8+000, garantizando las condiciones que permitan el paso de ganado por ella y su seguridad respecto al tráfico de la autovía.

Se restituirán todos los caminos y carreteras afectados por la obra. En concreto, el proyecto constructivo contemplará las medidas oportunas para el mantenimiento del tráfico y la minimización de alteraciones ocasionadas sobre la carretera N-323.

Protección del sistema hidrológico: Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, no se ubicarán parques

de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención de sedimentos en todos los tramos del trazado que discurren próximos a los ríos Ízbor y Guadalfeo, al embalse de Rules o a barrancos de entidad tributarios de los citados cauces.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes a las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Se diseñarán balsas permanentes de retención como medida de protección frente a vertidos accidentales de residuos tóxicos y peligrosos en el viaducto sobre el embalse de Rules, como se indica en el estudio de impacto ambiental, estudiándose la conveniencia de ubicar otras en el resto del trazado durante la elaboración del proyecto de construcción.

Se minimizará la franja de afección a las riberas cruzadas por el eje, ocupándose en torno al eje de la vía la anchura estrictamente necesaria de actuación que permita la construcción de la misma. Asimismo se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como vegetalmente, en una longitud aguas arriba y aguas debajo de los mismos que supere la franja de afección estricta.

Se extremarán las medidas precautorias en los ríos Ízbor y Guadalfeo y en el área de inundación del futuro embalse de Rules, así como en cualquier vaguada de entidad que se vea afectada durante las obras.

Prevención del ruido: Se realizará un estudio de previsión del ruido futuro que permita proyectar las medidas adecuadas para conseguir que el nivel sonoro continuo equivalente (Leq) de inmisión en los puntos receptores existentes a lo largo del trazado, una vez en explotación, no sobrepase los 65 dB(A) en el período comprendido entre las siete y las veintitrés horas, ni los 55 dB(A) entre las veintitrés y las siete horas, medidos en las viviendas habitables existentes a dos metros de las fachadas para cualquier altura.

En concreto, se estudiarán las inmisiones sonoras provocadas en los núcleos de Ízbor y especialmente en Acebuches, por ser la localidad más cercana a la carretera de nueva construcción.

Protección del patrimonio cultural y arqueológico: El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo competente, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

En caso de aparición de restos o yacimientos no inventariados, se ejecutarán las actuaciones arqueológicas que en su momento dicte la citada Consejería de Cultura.

Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares: Se excluirán como zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares aquellas con suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga y dominio público hidráulico de los ríos existentes. Estas zonas de exclusión se cartografiarán en el proyecto constructivo a una escala no inferior a 1:5.000.

En caso de ser necesario, se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental.

Los materiales sobrantes, procedentes de la trinchera que evita el deslizamiento de Ízbor, se llevarán a vertederos permanentes, que deberán estar perfectamente definidos en el proyecto constructivo, tanto en planta como en secciones transversales. Se ubicarán en las cabeceras de las vaguadas próximas, tendrán núcleo de drenaje y poseerán plataforma de contención, con taludes superiores a 1,5:1 y anchura de fondo superior a 3 m.

El material se dispondrá formando bancales cuya altura no excederá de 15 m, con anchura de berma inferior a 6 m. Las pendientes de desagüe hacia el interior de las bermas y las pendientes laterales de coronación serán del 3-5 por 100.

Protección de la fauna y de la vegetación: Se adecuarán los sistemas de drenaje previstos en el anteproyecto para permitir el paso de pequeños vertebrados a través de ellos sin perder su funcionalidad original.

Se realizará un estudio contemplando el grado de afección real a la zona como corredor de comunicación entre las sierras de Lújar, Sierra Nevada y Guájares para las comunidades de cabra montés que las habitan.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible a lo largo de la traza y en las zonas de vertedero, zonas de instalaciones, caminos auxiliares y préstamos, en caso de ser necesarios, intentando no superar la franja definida por la explanación de la autovía.

Una vez finalizada la obra, se revegetarán aquellas zonas ocupadas por instalaciones temporales.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística: Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, falso túnel, viaductos), así como áreas de vertedero, préstamos, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales, prestando especial interés al desmonte de Ízbor, a los muros de contención y a las estructuras sobre cauces superficiales y sobre el futuro embalse (obras de drenaje y viaductos).

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

Se elaborará, en el proyecto constructivo, un plan de gestión de tierra vegetal, en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras, que, tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal del trazado y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las propias de la construcción de la vía. Su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

Seguimiento y vigilancia: Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras, una vez desarrolladas, establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra, que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medi-

das correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes del inicio de las obras:

Plan de seguimiento ambiental para la fase de obras presentado por la asistencia técnica a la dirección de obra.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra.

Informe en el acta de comprobación del replanteo.

Informes periódicos trimestrales durante toda la fase de obras.

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

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 1.

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

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

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 5.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 6.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 7.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 7.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

Documentación adicional: La Dirección General Carreteras remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante las fases de construcción y explotación, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 3.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 4.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 5.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación, a que se refiere la condición 6.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 8.

Financiación de las medidas correctoras.

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán con memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto en el proyecto. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 2 de febrero de 2000.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

ANEXO I

Procedimiento de iniciación y consultas

El anteproyecto del subtramo Ízbor-Vélez de Benaudalla está motivado por la modificación, con fecha de 29 de septiembre de 1997, de la Orden de estudio del proyecto de trazado y construcción, claves: T2-GR-2890 y 12-GR-2890 «Autovía de Granada. N-323 de Bailén a Motril. Tramo: Dúrcal-Vélez de Benaudalla», posterior al procedimiento de evaluación de impacto ambiental iniciado con el envío, por parte de la Dirección General de Carreteras, de una memoria-resumen del proyecto a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental en junio de 1990.

Dicho procedimiento de evaluación de impacto terminó con la emisión de la correspondiente declaración de impacto ambiental por parte de la Dirección General de Política Ambiental.

Para la elaboración del estudio de impacto ambiental del subtramo Ízbor-Vélez se contó con la información recogida en:

Las consultas previas para la realización del estudio informativo: «Autovía Bailén-Motril. CN-323 de Bailén a Motril. Tramo: Granada-Motril. punto kilométrico 144 + 700 al 189 + 000. Clave: EI 1-E-33».

El mencionado estudio informativo y su correspondiente estudio de impacto ambiental.

El posterior expediente de información pública.

Dado que ya contaba con la información recabada durante el anterior procedimiento de evaluación de impacto ambiental, para la elaboración del «Estudio de impacto ambiental de la autovía de Granada. Tramo: Ízbor-Vélez de Benaudalla» no fue necesaria la realización de un nuevo proceso de consultas previas.

Resultado de las consultas previas al estudio de impacto ambiental del EI 1-E-33:

Las recomendaciones relativas al subtramo Ízbor-Vélez de Benaudalla fueron las siguientes:

El ICONA relaciona los espacios de interés natural afectados por el proyecto, donde se cita la Garganta del Guadalfeo, incluida en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Granada.

El Departamento de Biología Vegetal de la Facultad de Farmacia de la Universidad de Granada sugiere que se consideren las tobas calcáreas en las inmediaciones de Vélez de Benaudalla y la flora endémica existente en las laderas del desfiladero del río Guadalfeo, que en algunos casos, como el de *Seseli vayredanum* son propios de áreas reducidísimas.

La Agrupación Granadina de Naturalistas (AGNADEN) solicita que no se afecte al curso actual del río Guadalfeo, y que se utilice íntegramente el trazado actual de la carretera con el fin de no realizar nuevas ocupaciones.

Asimismo, como recomendaciones generales recogidas en otras respuestas a las consultas realizadas, se destaca la conveniencia de construir pasos de fauna bajo la autovía, respetar los drenajes naturales y observar una especial atención a los taludes y puentes por lo inestable del terreno y por tratarse de una zona de actividad sísmica.

ANEXO II

Descripción del proyecto

Se trata de la modificación del tramo de autovía entre Ízbor y Vélez de Benaudalla propuesto en el estudio informativo EI 1-E-33 entre Dúrcal y Vélez de Benaudalla, aprobado con fecha 19 de abril de 1992, y del que se emitió declaración de impacto ambiental el 26 de mayo de 1995. El citado estudio informativo fue aprobado definitivamente el 7 de septiembre de 1995 por parte de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, pero, una vez adjudicada la redacción del proyecto de trazado y construcción, los daños provocados por los temporales del invierno

no 1996/1997 agravaron los deslizamientos ya existentes a lo largo de la alternativa elegida.

Como consecuencia de tales deslizamientos se estimó oportuno acortar el tramo Dúrcal-Vélez de Benaudalla, volviendo a definir una nueva alternativa para el tramo Ízbor-Vélez de Benaudalla y someterlo nuevamente a proceso de evaluación de impacto ambiental.

El anteproyecto se divide en tres fases:

La fase A se divide en dos etapas. La primera de ellas hace una definición del área de estudio (E 1:50.000), en cuanto a climatología e hidrología, geología y geotecnia, datos de tráfico y medio ambiente. La segunda establece tres corredores compatibles con el medio, sobre los que se estudiarán los diferentes trazados a E 1:10.000.

La fase B estudia las cinco mejores alternativas obtenidas del estudio previo de corredores de la fase A. Se valoraron las medidas correctoras, los impactos residuales medioambientales, los problemas funcionales y los costes de todo tipo con el fin de seleccionar, mediante análisis multicriterio, la más conveniente (E 1/5.000). A esta fase pertenece el estudio de impacto ambiental.

En la fase C se desarrolla con detalle de anteproyecto (E 1:2.000) la alternativa seleccionada en la fase B, predimensionando y valorando todos los detalles de tipo constructivo para obtener las mejores soluciones al problema planteado.

Las principales características funcionales del proyecto son:

Ancho de plataforma: 26,0 metros (disponiendo mediana estricta).

Radios mínimos normales para curvas en planta: 450 m.

Radios mínimos excepcionales en tronco de autovía: 250 m.

Rampa máxima normal: 6 por 100.

Rampa máxima excepcional: 6 por 100.

Acuerdo cóncavo mínimo: 2.636 m.

Acuerdo cóncavo deseable: 4.348 m.

Acuerdo convexo mínimo: 3.050 m.

Acuerdo convexo deseable: 7.125 m.

Los corredores estudiados en la fase A fueron los siguientes:

Corredor 0: Aprovechamiento de la carretera actual como calzada de autovía en sentido Motril-Granada, construyéndose una nueva para el sentido Granada-Motril. Esta nueva calzada, dadas las dificultades que presenta el terreno en la actual N-323, discurriría en túnel por el corredor II (actuación propuesta en el EI 1-E-33).

Corredor I: Soluciones embalse y margen izquierda del Guadalfeo. Discurre por la margen izquierda de los ríos Ízbor y Guadalfeo, pasando la Presa de Rules por el lado opuesto al de la carretera actual. Por motivos de inestabilidad de laderas, las alternativas pasan el embalse en forma de viaducto (36 alternativas).

Corredor II: Túnel entre Ízbor y la Presa de Rules. Túnel de unos 3.500 m entre Ízbor/Los Acebuches/Presa de Rules (53 alternativas).

Corredor III: Túnel de los Guájares. Corredor que se aparta totalmente del valle de los ríos Ízbor y Guadalfeo, discurren en túnel en dirección norte-sur desde Ízbor al valle del río de la Toba. Su longitud ronda los 5.000 m (17 alternativas).

Hechas las consideraciones de funcionalidad, geología-geotecnia, afectación medioambiental y valoración económica, a escala 1:10.000, se finaliza la fase A con eliminación de los corredores 0 y III para las siguientes fases del anteproyecto.

En la fase B se estudiaron las cinco mejores alternativas pertenecientes a los dos corredores seleccionados, a escala 1:5.000, valorando las medidas correctoras, los impactos residuales medioambientales, los problemas funcionales y los costes de cada alternativa, para seleccionar la más conveniente mediante análisis multicriterio.

La alternativa 1 tiene una longitud de 10,316 km y tiene su inicio en el actual enlace de Lanjarón-Sur, en donde termina el proyecto de construcción Dúrcal-Ízbor (clave 12-GR-2890) que le precede. Dicho enlace da conexión a los núcleos de Lanjarón e Ízbor a través de la N-323 (en algunos tramos con su trazado antiguo). En el punto kilométrico 0+600 el tronco gira en dirección este, abandonando el corredor actual y produciéndose un desmonte entre el punto kilométrico 1+000 y el 1+700. A continuación la traza pasa en túnel bajo la Loma de las Vacas (puntos kilométricos 2+125 al 3+430) por la margen izquierda del río Ízbor, saliendo después al viaducto del río Lanjarón (470 m). Continúa la traza en la cota 325 m con una sucesión de viaductos y túneles: Viaducto (puntos kilométricos 4+250 al 4+490), túnel (puntos kilométricos 4+750 al 4+960), túnel (puntos kilométricos 5+270 al 5+580) y viaducto (puntos kilométricos 5+630 al 5+880). Seguidamente atraviesa el río Lanjarón con un gran viaducto en curva de radio 800 m (puntos kilométricos 6+200 al 6+500), prosiguiendo la autovía por la margen izquierda de este río. Continúa cruzando

el arroyo Miranda con viaducto (puntos kilométricos 7+040 al 7+390). Al llegar al punto kilométrico 7+827 esta alternativa coincide con la alternativa 2 en las proximidades de Vélez de Benaudalla, que conecta la autovía con las carreteras A-346 y N-323.

La alternativa 2, de 9,925 km de longitud, tiene su origen en el actual enlace Lanjarón-Sur, sobre el que se actúa limitándolo a dar continuidad a la antigua N-323 a través del paso superior existente. En el punto kilométrico 0+600 el tronco gira en dirección este, abandonando la carretera actual para producir un gran desmonte (puntos kilométricos 1+000 al 1+900). A continuación, en zona de terraplén se ubica el enlace de Ízbor, que también da conexión a la N-323. Entre puntos kilométricos 2+400 a 2+500 la autovía se apoya en la plataforma de la actual N-323, para luego abandonarla cruzando longitudinalmente el río Ízbor sobre un viaducto (puntos kilométricos 2+720 al 4+450). La cota máxima del futuro embalse de Rules llega hasta los 250 m, circunstancia que condiciona la rasante del viaducto que se apoya sobre la zona inundable. Posteriormente el trazado pasa a la margen izquierda del río, en donde sigue con una sucesión de viaducto y falso túnel, con longitudes de 90 y 100 m, respectivamente. Continúa por esta margen, para luego atravesar el río Guadalfeo con un viaducto en curva de radio 800 m (puntos kilométricos 5+800 al 6+300), prosiguiendo el tronco por la margen izquierda de este río. Posteriormente cruza el arroyo Miranda en viaducto (puntos kilométricos 7+7250 al 7+875). Esta alternativa prosigue por este corredor hasta finalizar en las proximidades de Vélez de Benaudalla (punto kilométrico 9+925), con un enlace que conecta la autovía con las carreteras A-346 y N-323.

La alternativa 3, de 10,005 km, se apoya en el mismo corredor que la anterior, pero con algunas variantes en su trazado. Para disminuir el volumen de desmonte, su trazado se encaja en una vaguada, para después forzar una curva a la derecha de 250 m de radio. A continuación, en zona de terraplén, se ubica el enlace de conexión con Ízbor y N-323. La autovía también se apoya en la plataforma de la carretera existente, para luego abandonarla cruzando longitudinalmente el río Ízbor sobre un gran viaducto (puntos kilométricos 2+900 al 6+480). La longitud total del viaducto es de 3.580 m quedando su rasante por encima de la cota 250 m, altura máxima de inundación del embalse de Rules. El estribo sur del viaducto se encuentra en la margen izquierda del río Guadalfeo. Esta alternativa prosigue por este corredor con sendos viaductos sobre los arroyos Miranda y del Vicario. Al llegar al punto kilométrico 7+517 el trazado coincide con la alternativa 2 hasta el final, terminando con un enlace en las proximidades de Vélez de Benaudalla, que conecta la autovía con las carreteras A-346 y N-323.

La alternativa 4, con 8,029 km de longitud, tiene su inicio en el actual enlace de Lanjarón-Sur, en donde realiza la conexión con los núcleos de Lanjarón e Ízbor a través de la N-323 existente (en algunos tramos con su antiguo trazado). En el punto kilométrico 1+500, en lugar de girar hacia el Este como la carretera actual, continúa en dirección sur cruzando el río Ízbor con viaducto (puntos kilométricos 1+720 al 2+070). Inmediatamente después la autovía entra en un largo túnel (puntos kilométricos 2+120 al 5+600). El túnel tiene una longitud aproximada de 3.480 m con su planta en recta, salvo una curva en la boquilla sur de 1.170 m de radio. La autovía sale en el barranco que existe unos metros aguas abajo de la cerrada de la presa de Rules. De la margen derecha del río Guadalfeo pasa a la izquierda a través de dos viaductos (puntos kilométricos 5+700 al 6+000) (puntos kilométricos 6+100 al 6+930). Al llegar al punto kilométrico 8+029 esta alternativa coincide con la alternativa 2 hasta el final. Esta alternativa termina con un enlace en las proximidades de Vélez de Benaudalla que conecta la autovía con las carreteras N-346 y N-323.

La alternativa 5, de 7,177 km de longitud, es coincidente con la alternativa 4 hasta el punto kilométrico 4+861, desde donde sale del túnel en el barranco próximo a la cerrada de la presa de Rules. Continúa la autovía por la margen derecha del Guadalfeo con un viaducto (puntos kilométricos 5+980 al 6+150) próximo al existente de la N-323. Esta alternativa termina en el punto kilométrico 7+149 en conexión con la N-323 en las proximidades del puente de Vélez de Benaudalla.

Las conclusiones que se obtienen del análisis multicriterio son:

Desde el punto de vista de la funcionalidad, casi todas las alternativas son similares. Únicamente la alternativa 5 está penalizada por la difícil situación del enlace de Vélez de Benaudalla y por su mal trazado.

Desde el punto de vista ambiental, las alternativas 4 y 5 son mejores debido a su gran túnel. Las alternativas 1, 2 y 3 son de valoración similar.

Desde el punto de vista geotécnico, las alternativas 2 y 3 son las mejores, pues no suponen las incertidumbres de la construcción de túneles. Las alternativas 4 y 5 son las peores.

Según el coste económico, la alternativa 2 es la mejor y después la 3. Las alternativas 4 y 5 son las peores. El coste de ejecución del túnel de 3.500 m es muy grande y su mantenimiento costoso.

Por lo tanto, el análisis multicriterio determina la alternativa 2 como opción seleccionada en la fase B y que se desarrolla a nivel de anteproyecto en la fase C.

Esta alternativa se caracteriza por presentar una única curva de radio inferior a 450 m en todo su trazado, siendo la pendiente superior al 5 por 100 en el 33 por 100 de su longitud. Asimismo no discurre en túnel en ninguna parte de su trazado, contemplándose únicamente la construcción de un falso túnel de 105 m de longitud. Entre los puntos kilométricos 1+000 y 1+900 se ha diseñado un gran desmonte, ya que se han descartado las soluciones de túnel, falso túnel y mixta (túnel-falso túnel) en función del volumen de tierras a excavar y del coste de ejecución.

La autovía discurre sobre viaducto en más de una cuarta parte de su trazado, proyectándose una estructura de 1.750 m para salvar el embalse de Rules. La cimentación en este viaducto, así como en el que cruza el río Guadalfeo, tendrá que ser reforzada por las precarias condiciones geotécnicas que presenta el terreno.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7, desarrollando un inventario ambiental sobre el medio físico y socioeconómico, así como el resto de los apartados del citado artículo.

Los términos municipales que quedan representados en el área de estudio son Lanjarón, Vélez de Benaudalla, Órgiva y El Pinar.

Los materiales predominantes son esquistos, filitas, calizas, mármoles y dolomías en un relieve montañoso muy abrupto, con laderas con fuertes pendientes, donde están activos numerosos deslizamientos de gran magnitud.

Los cursos de agua interceptados pertenecen a la cuenca baja del río Guadalfeo, que se inscribe en la Cuenca Sur, resultando afectados por las distintas alternativas los ríos Ízbor, Guadalfeo y Lanjarón. Actualmente se encuentra en construcción la Presa de Rules. Se ha tenido en cuenta la cota de inundación del futuro embalse (250 m) a la hora de identificar, caracterizar y valorar los impactos derivados de la construcción de la autovía.

En la zona de actuación se localizan varios acuíferos carbonatados, si bien las alternativas estudiadas no afectan a los niveles piezométricos habituales.

La vegetación predominante en la zona se compone de cultivos de frutales y olivares y de matorral degradado y pastizal, siendo los suelos de una aceptable calidad agrológica. Las comunidades faunísticas asociadas no presentan una relevancia especial. Al tratarse de una zona de conexión entre las sierras de Lújar, Sierra Nevada y Guájares sería posible el tránsito de cabra montés a su través, pero se trata de una posibilidad pequeña debido a lo humanizado del territorio y a la existencia del embalse.

Las unidades paisajísticas diferenciadas en el estudio de impacto ambiental son cuatro: Campiñas, Guadalfeo-Ízbor, Sierras y Embalse de Rules.

En el estudio arqueológico no se han detectado bienes catalogados de interés histórico y arqueológico en la zona.

De las vías pecuarias existentes a lo largo de los trazados estudiados, tan sólo se cruza a nivel la Cañada Real de Sierra Nevada a Málaga. El cruce con el resto de vías pecuarias se realiza a distinto nivel.

No se afecta a ningún espacio protegido ni al planeamiento urbanístico de los municipios afectados por las alternativas estudiadas.

El estudio de impacto ambiental realiza una identificación, caracterización y valoración semicuantitativa de impactos, tanto para el medio físico como para el medio social de cada alternativa, y, una vez realizada la repercusión global de las alternativas, con relación a todos los criterios adoptados, señala que la opción que produce un menor impacto es la alternativa 4, siendo la más agresiva la alternativa 1. Sin embargo, de manera general, no hay ninguna alternativa que produzca impactos significativamente diferentes al resto de las otras, tanto en importancia como en magnitud.

Las alternativas 4 y 5 incluyen soluciones en túnel, que conducen a un menor impacto global sobre el medio, viéndose minimizadas muchas de las afecciones sobre los distintos factores ambientales.

La presencia de estructuras en las alternativas 1, 2 y 3 reducen los impactos asociados al movimiento de tierras y a los procesos erosivos, ya que son menores las superficies en desmonte o terraplén. No obstante, se incrementa la incidencia ambiental y los riesgos asociados al posible vertido de sustancias contaminantes sobre el futuro embalse de Rules. La alternativa 4 es más favorable que la alternativa 5, debido, asimismo, a que esta última finaliza en la margen derecha del río Guadalfeo, hecho que condicionaría en gran medida el continuar la autovía por esta margen en el siguiente tramo hasta Motril, con los consiguientes problemas ambientales sobre la Garganta del Guadalfeo.

Cabe también destacar la generación de impactos positivos por la construcción y puesta en funcionamiento de la autovía. La construcción de la autovía representa la continuidad del corredor que une Granada con la franja costera, con el consiguiente tránsito de mercancías y vehículos que aliviarán la muy gestionada carretera actual.

Entre los impactos negativos, para la alternativa elegida, destaca la afección derivada como consecuencia de los movimientos de tierra, presentando un gran desmonte de 66 m de altura máxima entre los puntos kilométricos 1+000 y 1+900. Como consecuencia de esta acción se produce un impacto paisajístico notable, generando además gran cantidad de material sobrante que precisa la adopción de medidas correctoras. Asimismo cruza en viaducto sobre cauces de entidad y sobre el futuro embalse de Rules.

El estudio incluye un plan de medidas protectoras y correctoras, genéricas para las cinco alternativas, y específicas para la alternativa seleccionada.

En cuanto a las medidas correctoras a tomar respecto al sistema hidrológico, se incide en que las obras que afecten a cauces se realicen durante los periodos de estiaje, excluyendo como áreas de estacionamiento e instalaciones auxiliares las zonas desde las que se pueda afectar al embalse y a los acuíferos existentes, gestionándose adecuadamente los residuos tóxicos generados como consecuencia del cambio de aceites y lubricantes y diseñándose balsas para la limpieza de la maquinaria de obra, así como barreras de retención de sedimentos para evitar el vertido de elementos sólidos que puedan ser arrastrados por el agua de escorrentía.

Para la fase de explotación se contemplará, durante la redacción del proyecto de construcción, el diseño de unas balsas de retención de contaminantes que reciban los líquidos vertidos accidentalmente sobre la autovía mediante un sistema de drenaje a lo largo de los viaductos.

Con el fin de lograr la integración paisajística del desmonte y de minimizar las pérdidas de materiales por la erosión, éste se ha diseñado de modo que se realice la mínima excavación posible, obteniendo una pérdida de suelo por debajo de 50 t/ha, con cunetas de guarda en coronación y con bermas que propicien la evacuación de las aguas evitando la acumulación de sedimentos en las cunetas, así como el exceso de velocidad del agua.

Posteriormente a la finalización de las obras, y siempre que la zona quede fuera de la superficie de inundación del embalse, se procederá a la restauración morfológica y vegetal de estas zonas, con medidas específicas diseñadas para el desmonte y los muros de contención existentes en todo el trazado.

El estudio incluye la valoración económica de las medidas correctoras propuestas. Asimismo aporta cartografía temática referente a las variables del medio físico y a los planeamientos urbanísticos municipales. Incluye un reportaje fotográfico y un programa de vigilancia ambiental.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de Información Pública se han presentado las siguientes alegaciones:

Alegaciones de organismos:

Ayuntamiento de Vélez de Benaudalla (Granada).

Ayuntamiento de El Pinar (Granada).

Ayuntamiento de Órgiva (Granada).

Ayuntamiento de Lanjarón (Granada).

Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes. Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias.

Diputación Provincial de Granada. Área de Cooperación Local.

Junta de Andalucía. Consejería de Medio Ambiente. Delegación Provincial de Granada.

Alegaciones de particulares:

Doña María del Mar Osuna Vargas.

Federación Andaluza de Asociaciones para la defensa de la Naturaleza (FAADN).

Los Ayuntamientos de Órgiva, Vélez de Benaudalla y El Pinar exponen que no tienen nada que alegar al proyecto.

El Ayuntamiento de Lanjarón (Granada) manifiesta su oposición a las alternativas 4 y 5 por ser peligrosas para las personas y con un plazo de ejecución muy prolongado. Dan su aprobación a la alternativa 2.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento manifiesta que el tramo objeto del estudio de impacto ambiental no interfiere a ninguna infraestructura existente ni futura de su competencia, tanto a corto como a medio plazo.

La Diputación Provincial de Granada hace notar que el tramo estudiado no afecta, en general, a la permeabilidad territorial. Hacen notar que todas las alternativas conllevan problemas geotécnicos y que la número 2 es la más viable, con la observancia de las recomendaciones para desmontes y para cimentaciones, especialmente las de los apoyos de viaductos, con incidencia sobre antiguos deslizamientos que puedan reactivarse. No prevén incidencia de los manantiales de Rules sobre la estabilidad de los pilares del viaducto y afirman que este viaducto no ejercerá efecto barrera sobre los barrancos que cruza. Llamen la atención sobre la elevada longitud y altura de los muros para solventar las inestabilidades de las laderas y sobre el riesgo potencial de contaminaciones por vertidos. Inciden sobre la correcta ejecución y el cumplimiento del plan de vigilancia ambiental, en fase de construcción y de explotación, y sobre la inviabilidad de actuaciones sobre deslizamientos provocados. Hacen notar el posible daño sobre los materiales de las aguas de los manantiales de Rules, debido a su composición química (se trata de aguas sulfatadas).

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía se opone, por razones geotécnicas, a las alternativas números 1, 4 y 5, por posibles deslizamientos, admitiendo las alternativas números 2 y 3, siempre y cuando se sigan las recomendaciones establecidas en el estudio de impacto ambiental para los desmontes. En cuanto a los viaductos contemplados en estas últimas, dado que se apoyan sobre deslizamientos, propone la adopción de sistemas de cimentación resistentes. Por este motivo se decantan por la alternativa número 2, dado que es la que mejor resuelve este problema.

Sobre la alternativa seleccionada realiza consideraciones acerca de las afecciones a las vías pecuarias, reubicación de un vertedero de excedentes de tierras y la necesidad de someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental tanto el vertedero de residuos sólidos como las posibles aperturas de nuevas canteras para áridos. Solicita que se determinen en proyecto las zonas de préstamos y zonas de instalaciones de obra, así como su restauración. Asimismo, indica que deben observarse las épocas de nidificación y cría de las especies afectadas para la planificación de las voladuras necesarias. Propone que se adopten medidas para evitar vertidos de cualquier tipo a los cauces, que se proyecten los apoyos de las estructuras fuera de los cauces de los ríos y alejados de la vegetación de ribera, y recuerda, en el caso del cruce sobre el río Ízbor y con respecto al diseño de medidas correctoras, que se trata de terrenos que serán inundados en un futuro por el embalse de Rules.

Doña María del Mar Osuna Vargas solicita que se tenga en cuenta el impacto arqueológico que pueden originar las obras, incluyendo en el proyecto las medidas oportunas para su no afección, así como en el plan de vigilancia ambiental, siendo supervisado el proyecto y las obras por personal cualificado.

La Federación Andaluza de Asociaciones para la defensa de la Naturaleza (FAADN) se opone a la construcción de la variante proyectada, en cualquiera de sus alternativas, por su afección al Paraje Sobresaliente «Garganta del río Guadalfeo», incluido en el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de la Provincia de Granada como PS-1. Se trata de un profundo encajamiento de dicho cauce, de interés geológico y botánico, especialmente debido a la presencia de determinados endemismos y especies singulares como «Rosmarinus tomentosus», «Buxus balearica» y «Maytenus senegalensis». Solicitan que sea declarado Espacio Natural Protegido por parte de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, y que se realicen estudios alternativos de comunicación entre Granada capital y la costa, con criterios ambientalmente admisibles.