

10039 *ORDEN ARM/1630/2008, de 12 de mayo, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Duplicación acceso al puerto de Almería, tramo I (puntos kilométricos 0+000-1+500).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a).1 del grupo 6 del anexo I 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, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada norma.

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

1. *Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

El Promotor y Órgano Sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la duplicación de la conexión existente desde la Autovía del Mediterráneo A-7, entre el enlace 438, incluyendo la remodelación del mismo, hasta los túneles de acceso oeste a Almería (carretera N-340-a).

Se justifica debido al elevado número de vehículos, con un porcentaje muy elevado de pesados, que circulan por esta vía de acceso a Almería, principalmente los procedentes del sur de la Península, destacando los que transportan mercancías desde o hacia el puerto; debido a su cercanía a este enlace de la autovía A-7, y también al fuerte crecimiento urbanístico surgido en la zona de influencia de Almería por las áreas residenciales creadas, produciéndose una interferencia del tráfico local de trayectos cortos, con el servicio portuario con trayectos cortos y largos, a destacar además la remodelación del puerto pesquero que está desarrollando el Puerto de Almería y que previsiblemente será conectado con la nueva carretera.

El terreno condiciona al proyecto por la localización de su entorno de actuación con terreno muy accidentado, que ha obligado a plantear una velocidad de proyecto de 80 km/h, con curvas del orden de los 250 m de radio. Por otra parte, existe un área denominada «Zona Bayana», que se destinará a construir un centro de viajeros como espera para el embarque, razón por la cual hay que duplicar la calzada en la zona del barranco.

El proyecto queda definido al describir entre las cinco alternativas estudiadas, la elegida, que es la más conveniente desde el punto de vista ambiental: la Alternativa 1, la cual, básicamente, consiste en una calzada nueva de bajada desde la glorieta del enlace 438 de la autovía A-7 (donde se duplica el paso superior existente), discurriendo por la ladera del Barranco de San Telmo, opuesta a la ocupada por la carretera existente, el cual, se cruza con un viaducto nuevo que enlaza con el túnel existente de San Telmo. La calzada actual se mantiene como calzada de subida, siendo necesario abrir un nuevo túnel para mantener la integridad del paisaje, de un agreste irrenunciable característico de la entrada a Almería. Las calzadas quedan por tanto separadas por el barranco.

Las cinco alternativas estudiadas en el procedimiento de impacto ambiental han sido analizadas aplicando el análisis multicriterio bajo los conceptos: de medio ambiente con una ponderación del 50 %, técnico 25%, y económico 25%, y sus características son las siguientes:

Alternativa 1: Ya descrita, como se ha indicado, es la elegida al ser la que causa menor impacto ambiental.

Alternativa 2: Las dos calzadas discurren sobre la ladera donde se sitúa la carretera actual, eliminando el túnel existente, lo que genera un desmonte de elevada altura, desde el punto de vista ambiental la morfología del terreno se modifica de tal forma, que el paisaje perdería su característica más notable, quedando fatalmente deteriorado, lo que la hace ambientalmente inviable.

Alternativa 3: Se resuelve mediante una calzada por cada vano del viaducto de San Telmo, aprovechando parte de la calzada actual como subida, pero desviándose hacia el norte, ocupa zonas sensibles cerca del límite con el LIC, dentro de la Red Natura 2000, «Sierras de Gádor y Énix». Además, afecta al acueducto que abastece de agua a la ciudad de Almería. En la calzada de bajada de entrada al puerto de Almería, también se generan impactos de importancia sobre el medio hidráulico debido al derrame de los terraplenes, que supone una gran ocupación del Barranco de San Telmo. Desde el punto de vista ambiental es la de impacto más negativo.

Alternativa 4: Las dos calzadas discurren por la ladera opuesta de la carretera existente que quedaría como camino de servicio, por lo cual, su

aprovechamiento es accesorio, esta solución implica proyectar dos viaductos paralelos para salvar el vano del Barranco de San Telmo, así mismo, habría que construir un nuevo túnel. Los terraplenes que se originan de gran altura, invaden en más de 300 metros el cauce del Barranco de San Telmo, con el problema añadido de tener que excavar en las cercanías del estribo existente del viaducto de la autovía A-7, con el agravante de la inestabilidad del terreno de la ladera. Como colofón, se podría impactar de manera indirecta sobre el antiguo puente del barranco, elemento patrimonial propuesto para su inclusión en el Catálogo General de Patrimonio Histórico de Andalucía. Es una solución con impacto ambiental grande.

Alternativa 5: Supone una duplicación de la carretera actual, aprovechando su calzada en casi la totalidad del trazado, realizando como infraestructura exclusivamente un túnel nuevo paralelo al existente. El problema de esta solución es un problema de seguridad para el usuario, ya que al no mejorar de forma efectiva las características geométricas de la vía no se reduce la alta siniestralidad de la carretera actual, con lo cual, no se cumpliría la finalidad de la orden de estudio de la Dirección General de Carreteras de mejorar el acceso al puerto de Almería; respecto a las otras condiciones de impacto sobre el medio ambiente, son similares a la Alternativa 1 elegida, pero el factor ambiental de seguridad vial, la invalida.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto*

La calidad atmosférica, tanto en sus fuentes de emisión de contaminantes al aire, como de ruido, viene determinada por el tráfico rodado intenso de la Autovía del Mediterráneo y, en su conexión con el puerto de Almería y su zona urbana.

El sistema hidrológico se define con su situación en una zona de riesgo potencial torrencial calificado con una prioridad máxima de atención, con inundaciones en ciertas épocas del año.

Con gran complejidad hidrogeológica, existe una estrecha relación entre aguas superficiales y subterráneas, que puede originar intrusión marina en el acuífero.

Respecto a la geología y litología, el terreno presenta capacidad alta de carga, mermada en las zonas fracturadas del macizo rocoso, debiéndose estudiar cuidadosamente las bases de cimentación. El valle de la Rambla de San Telmo es de fuerte pendiente en ambas márgenes; y socavación en el cauce aluvial con arrastre de bloques rocosos en las avenidas. Las laderas están antropizadas con vertederos en diversas condiciones de compactación, extracciones de material y minería subterránea, todos estos procesos han generado zonas sin consolidar proclives al deslizamiento.

En la vegetación actual presente en el área de ubicación del proyecto, que se encuentra en el límite, pero exterior al LIC «Sierra de Gádor y Énix», destaca la pobreza de la misma, debida principalmente a la fuerte presión antrópica a la que se ha visto sometida.

La fauna se limita a la presencia de quirópteros en las cuevas vecinas al Barranco de San Telmo, e improbablemente algún ejemplar de águila perdicera.

Es un paisaje antropizado, desértico propiciado por las fuertes pendientes existentes en el barranco, con una amplia cuenca visual que origina una característica entrada a Almería sugestivamente propia e inolvidable. Como pieza singular en este marco, existe el antiguo puente sobre el Barranco de San Telmo, sobre el cual existe una propuesta de incluirlo en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.

3. *Resumen del proceso de evaluación*

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial.—De acuerdo con el artículo 8.2 del Real Decreto Legislativo 1/2008, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió el documento inicial del proyecto «Duplicación del acceso al Puerto de Almería. Tramo I (p.k. 0+000 al p.k. 1+500). Autovía A-7 (enlace 438)-carretera N-340-a», el cual tuvo su entrada el 14 de septiembre de 2005, en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio ambiente.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 2 de diciembre de 2006, estableció un período de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas sobre las implicaciones ambientales del proyecto. La relación de consultados se expone a continuación, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación inicial.

Organismos consultados	Respuesta
Dirección General para la Biodiversidad	-
Cuenca Mediterránea Andaluza	-
Delegación del Gobierno en Andalucía	-
Subdelegación del Gobierno en Almería	X
Puerto de Almería	-
Delegación Provincial de Medio Ambiente en Almería-Consejería de M. A.	X

Organismos consultados	Respuesta
Dirección General de Bienes Culturales-Consejería de Cultura .	-
Dirección General de Carreteras-Consejería de Obras Públicas	-
Dirección General de Gestión del Medio Natural-Consejería de M. A.	-
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental-Viceconsejería M. A.	X
Secretaría General de Aguas-Consejería de M. A.	-
Secretaría General de Ordenación del Territorio-Consejería de O. P.	-
Diputación Provincial de Almería .	-
Instituto Andaluz de Geología Mediterránea-C.S.I.C.	-
Departamento de Biología Vegetal y Ecología-Universidad de Almería .	-
Estación Experimental de Zonas Áridas-C.S.I.C.	-
Servicio Provincial de Costas de Almería .	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental ..	X
Ayuntamiento de Almería .	X
A.D.E.N.A.	-
S.E.O.	-
Asociación Ecologista Condor .	X
DUNA-Coordinadora Ecologista Almeriense .	-
Grupo Ecologista Mediterráneo .	-

De los informes recibidos cabe destacar desde el punto de vista ambiental, las siguientes observaciones:

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, tras recibir informe de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Almería, indica medidas a tener en consideración en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, a destacar:

Que la proximidad de las alternativas al límite del LIC «Sierra de Gádor y Énix», hace necesario justificar la necesidad de la obra de acuerdo a razones imperiosas de interés público, en este caso se señala las frecuentes retenciones de tráfico en el tramo de la travesía urbana situado en el tramo siguiente de entrada de Almería, con denuncias de los vecinos del Parque Nicolás Salmerón, de la velocidad excesiva de los vehículos en dicho tramo; indicando que considera la alternativa 5 la menos impactante desde el punto de vista ambiental, por ser paralela a la carretera actual y suponer menos ocupación, y con el mantenimiento de calidad escénica del paisaje, que hoy día constituye uno de los rasgos destacables de esta área.

Apunta, asimismo, sería aconsejable el estudio de una solución mixta, mejorando los radios de las curvas de acceso a los túneles similares a la alternativa 1 para la salida de Almería, en cualquier caso, indica, que lo más importante es justificar las necesidades de velocidad y flujo de diseño con los problemas de regulación de tráfico.

Respecto a la Alternativa 1 elegida, que parece la más idónea en este caso, señala como desventaja, que no concentra en una única traza la doble vía, y que una prolongación hacia la autovía del túnel proyectado minimizaría aún más los movimientos de tierra.

Notificando para la toma de decisiones, la presencia en la zona de diversas especies vegetales, destacando dos de la lista roja, otra, calificada como vulnerable en el Catálogo Andaluz, y una cuarta, existente en su manifestación más occidental. En la fauna señala la presencia del Camaleón, y del caracol endémico Chapa, y se debe tener en cuenta al planificar el uso de explosivos, de una colonia de cría de Gaviota patiamarilla. Además, se debería realizar una actuación de restauración del Barranco de San Telmo, a la terminación de las obras.

El Ayuntamiento de Almería, referente a los aspectos medioambientales, informa:

Que el documento de la Memoria-resumen refleja adecuadamente y tiene en cuenta los condicionantes ambientales existentes. A tener en cuenta que la zona por donde discurren las alternativas de trazado se encuentra fuertemente degradada.

No obstante, se deberá limitar la afección paisajística en un entorno privilegiado de acceso a la ciudad, muy singular por producirse la transición entre la Sierra de Gádor y el mar, siendo el telón de fondo de Almería por el oeste, este es un valor irrenunciable.

También en su escrito deja constancia de la referencia que se hace en la Memoria-resumen a áreas, entre otras, al Parque Nicolás Salmerón, que no se ven afectadas por las obras de este proyecto.

Respecto a las alternativas, expone que:

Considera la alternativa n.º 1 como la más ventajosa desde los puntos de afección al paisaje y técnico económico, pero que podría mejorarse con una mayor longitud de túnel en el ramal de subida.

La alternativa 2 la considera poco aceptable, por condicionantes paisajísticos, ya que genera un gran desmonte, cambiando la morfología primitiva en una zona de gran valor de características únicas.

La alternativa 3, afecta al acueducto de abastecimiento de agua a Almería, y además origina un movimiento de tierras excesivo en el ramal de bajada.

La alternativa 4 presenta un coste económico elevado al ser necesarios dos viaductos y un elevado volumen de terraplén ocupando el barranco.

Y la alternativa 5 la rechaza por los peligrosos radios de curvatura resultantes que generan peligro de accidentes.

La Asociación Ecologista Cándor expone:

Que en los tramos de alto valor ambiental se extremen las medidas de restauración del entorno y minimicen las obras más impactantes.

Considera la alternativa 5 como la que menos impacto ambiental origina; incidiendo en señalar que los accidentes en la curva existente, al estar bien señalizada se deben al usuario; además indica como ventaja en la misma, la de aprovechar el trazado de la actual carretera; por esta misma razón sitúa en segundo lugar la alternativa 2.

Las restantes alternativas, 1, 3 y 4 las consideran con un impacto elevado, señalando que invaden y destruyen la rambla, el puente y el camino antiguo (con más de doscientos años de historia).

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.-El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 5 de junio de 2006, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que se deberían incluir en el estudio de impacto ambiental. Se destacaba en tal sentido los siguientes extremos:

Deberán tenerse en cuenta las sugerencias contenidas en las respuestas a las consultas recibidas, por tanto, deberá contemplar el estudio de alternativas, con sus condicionantes de diseño tanto en planta como en alzado, con su trazado y longitud total y los correspondientes perfiles longitudinales y transversales; la descripción y valoración de los impactos sobre los valores ambientales existentes en cada alternativa, ponderación de los mismos, y comparación a efectos de la elección de la que cause los menores impactos relativos.

La importancia del impacto sobre el espacio incluido en la Red Natura 2000, LIC «Sierra de Gádor y Énix». En especial, justificar la necesidad de la obra de acuerdo con razones imperiosas de interés público de primer orden.

Descripción detallada y valoración ambiental de las zonas posibles de préstamos y vertederos.

Estudio de la posible afección a las cuencas del Barranco del Caballar y el Barranco de San Telmo, así como de los arroyos atravesados, estableciendo las medidas preventivas para proteger la hidrología superficial y subterránea.

Identificación de las zonas sensibles al ruido, teniendo en cuenta lo establecido por el Decreto 326/2003, de la legislación andaluza de protección contra la contaminación acústica.

Inventario de la fauna incluyendo una valoración de su nivel de conservación, en particular la adecuación de los drenajes transversales para su tránsito.

Análisis de la afección al Patrimonio Histórico, Vías Pecuarias y Montes de Utilidad Pública.

Particular atención para no afectar el aspecto del paisaje singular en el entorno de entrada a la ciudad.

Plan de vigilancia y seguimiento que permita controlar el cumplimiento de los descrito en los anteriores párrafos.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Estudio de impacto ambiental.-Como un anejo del proyecto de trazado, se ha elaborado el Estudio de Impacto Ambiental, en el cual se ha desarrollado los aspectos más importantes siguiendo las directrices del órgano ambiental y las indicaciones de las Administraciones consultadas. Con una tipología y clasificación del territorio, se han determinado las zonas de ubicación de las actividades potencialmente impactantes.

Se ha reconocido de forma unánime, que el mayor valor ambiental en la zona de actuación es el paisaje, esta entrada a Almería con una belleza natural sorprendente es parte histórica de la ciudad.

En la planificación de la obra se tienen en cuenta todos los aspectos clave para conseguir el menor impacto ambiental, como son: los caminos de acceso, la situación de instalaciones auxiliares, la protección atmosférica y acústica, el período de trabajo, la localización de préstamos y vertederos, etc.

Ha sido redactado un Programa de Vigilancia Ambiental para controlar la ejecución de las obras y, en su caso, la correcta aplicación de las medidas preventivas y correctoras.

b) Información pública.—Con fecha 3 de enero de 2008, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de información pública, adjuntando también el proyecto de trazado con el anejo del Estudio de Impacto Ambiental.

El anuncio fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 16 de julio de 2007, y también en el Diario «La Voz de Almería» de fecha 12 de julio de 2007. Se expuso al público en el Ayuntamiento de Almería desde el 17 de julio hasta el 21 de agosto de 2007.

Durante el período de información pública, se han recibido informes y comentarios de los posibles organismos afectados, de los que hay que destacar:

El Servicio Provincial de Costas en Almería, de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente, indica en relación a las dos posibles zonas de vertedero ubicadas en las inmediaciones de Castells del Rey, que el artículo 56.3 de la Ley de Costas, prohíbe verter escombros al mar y su ribera, existiendo la zona de servidumbre de protección, que igualmente se debe evitar desmontes en la parte superior del cerro y manifiesta, la conveniencia de estudiar un método alternativo para la ejecución del túnel que no origine desprendimientos.

La Delegación Provincial de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía señala que los desmontes proyectados en la cara este del futuro túnel de acceso afecta a una de las antiguas canteras históricas, denominada «Cantera del puerto o poniente», con expediente abierto para inscribirla en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, indica que se debe evitar desmontes en la parte superior del cerro y manifiesta, la conveniencia de estudiar un método alternativo para la ejecución del túnel que no origine desprendimientos.

La Gerencia Municipal de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Almería ha remitido, con fecha 10 de octubre de 2007, un escrito informando favorablemente el Proyecto de Trazado, dado que la alternativa n.º 1 elegida, coincide sensiblemente con lo manifestado por los Servicios Técnicos Municipales. Por otra parte, acompañan certificado de no haber tenido entrada en el Ayuntamiento ninguna alegación durante el período de información pública.

La Autoridad Portuaria del Puerto de Almería informa que de las alternativas viables propuestas en la Memoria-resumen consideran la alternativa 2 más favorable, debido a que el material resultante de la excavación podría usarse en la ampliación del puerto evitando impactos negativos posteriores. Además, deja libre una de las laderas para un posible futuro acceso independiente al puerto.

c) Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras su consideración.

El Ingeniero Director del Proyecto, a la vista de los escritos e informes recibidos y la ausencia total de alegaciones, afirma que el Proyecto de Trazado con su Estudio de Impacto Ambiental, sometido a información pública, es visto favorablemente por los diferentes organismos y personas físicas y jurídicas afectadas. En consecuencia, no hay razón de modificaciones siguiendo el procedimiento reglado.

4. Integración de la evaluación

a) Análisis ambiental para la selección de alternativas.—Para la elección de la mejor alternativa entre las seleccionadas se ha realizado un análisis multicriterio, en el cual, para el grado de adecuación ambiental de cada una se realiza una valoración de impactos en la misma, dejando para el siguiente apartado la alternativa 1 elegida, las restantes alternativas tienen los siguientes impactos:

La alternativa 2, genera impactos de entidad sobre la geomorfología y sobre el paisaje, como consecuencia de los taludes de gran altura a ejecutar en la parte inicial del tramo en las cercanías del túnel existente, y que también implican afecciones sobre la hidrología, al ocupar una parte sustancial del Barranco de San Telmo, a la vez, la fauna tiene más problemas para transitar. Por otro lado, tiene una ventaja sobre el patrimonio cultural, no afecta al antiguo puente sobre el barranco.

La alternativa 3, supone también la generación de impactos sobre la geomorfología y el paisaje, principalmente terraplenes a ejecutar en la zona del cruce del barranco. El medio hídrico se ve afectado por los derrames de los terraplenes que ocupan parte extensa del barranco. Hay una ocupación de suelo de uso forestal por el ramal de subida hacia la autopista A-7 al desviarse hacia el norte respecto el trazado actual de la carretera existente.

La alternativa 4 impacta sobre los diferentes factores del medio al no aprovechar nada la infraestructura existente ya que discurre en su mayor parte por la ladera del barranco opuesta de la carretera actual, lo que

implica taludes de gran altura que se extienden ocultándole, en gran parte del cauce del barranco. Así, las afecciones previstas sobre la geomorfología, la hidrología y el paisaje serán de entidad, e implica la destrucción de la escasa vegetación asociada.

Por último, la alternativa 5 supone la afección moderada al medio hídrico en una zona de su recorrido, y también existe cierta afección sobre las condiciones geomorfológicas y sobre el paisaje, no haciéndolo sobre ningún otro factor del medio. El patrimonio cultural queda salvaguardado; y se aprovecha la infraestructura actual al máximo, teniendo el grave inconveniente de no arreglar las condiciones de circulación, razón de realizar este proyecto.

b) Impactos significativos de la alternativa elegida.—La alternativa 1, debido a que aprovecha en gran medida el trazado de la carretera existente, no presenta afecciones sobre la hidrología, aunque si supondrá cierta afección sobre la geomorfología; ningún efecto sobre la atmósfera y el medio acústico, ni tampoco, de forma significativa sobre la fauna y la vegetación. Si que se darán impactos moderados sobre el paisaje, que no desvirtuarán el aspecto de este.

5. Condiciones al proyecto

Se desarrollarán todas y cada una de las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor, así como por las Administraciones afectadas. De forma resumida las medidas presentadas por el promotor en el estudio de impacto ambiental, previo el establecimiento de una serie de criterios basados en las mejores técnicas y prácticas disponibles, son las siguientes:

En base a una zonificación del terreno en zonas admisibles, restringidas y excluidas, se han propuesto las ubicaciones de los vertederos de las instalaciones auxiliares de obra, de los parques de maquinaria y de los viales de obra.

Para evitar o minimizar el impacto sobre el medio físico, se han planificado medidas para evitar la emisión de partículas en suspensión y de gases contaminantes. Asimismo, para proteger a la población frente al ruido y las vibraciones se ha realizado un estudio de impacto acústico.

Los cauces se caracterizan por su carácter temporal y por la escasez de caudal, no obstante lo cual, se han previsto medidas de protección de las aguas superficiales y subterráneas. En particular, en la parcela escogida para ubicar las instalaciones auxiliares y el parque de maquinaria, al este de la zona de actuación, en el paraje denominado «Parque Jurásico», se construirá una balsa de separación de hidrocarburos.

Debido a la escasez de vegetación; la existente, consiste en manchas de vegetación natural en la zona inicial del tramo y algunas otras zonas de cultivo. Por tanto, se proyectan actuaciones para la restauración de la cubierta vegetal.

Respecto a la fauna, al no existir especie alguna de relevancia, no se contempla ningún tipo de medida de protección, con la salvedad de seguir facilitando la movilidad a pequeños mamíferos, anfibios y reptiles, con hábitats generalistas y ligados a ambientes antropizados.

Se ha contactado con las instituciones dependientes de la Comunidad Autónoma de Andalucía, con el Ayuntamiento de Almería, y con todas las empresas con alguna infraestructura en la zona, proponiéndose la reposición de todos los servicios afectados.

El medio cultural, con la información disponible queda señalado el puente situado en el Barranco de San Telmo con una banda de protección perimetral como zona de exclusión. Por otra parte, un técnico especialista en arqueología, seguirá a pie de obra las tareas del movimiento de tierras, a fin de identificar los restos que pudieran aparecer.

La alternativa 1 elegida, los impactos sobre el paisaje no tienen especial relevancia, no obstante, deberán ser mitigados mediante la adopción de una serie de medidas específicas, como son, tareas de revegetación, tratando todas las zonas de terraplén, así como las zonas libres de glorietas y los vertederos. Se deberá gestionar adecuadamente la tierra vegetal procedente de las excavaciones.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental, cuyo desarrollo se basa en determinados indicadores que permiten un seguimiento cuantificable de las medidas propuestas y de los resultados obtenidos, siendo los principales objetivos del PVA los siguientes:

Balizamiento de las superficies de actuación: instalaciones auxiliares, parque de maquinaria, vertederos, zonas de préstamos, y caminos de obra.

Protección de la red de drenaje superficial, control de las balsas de decantación.

Control de las partículas en suspensión durante la ejecución de las obras.

Gestión de residuos, aceites, aguas residuales, otros restos peligrosos, escombros.

Revegetación. Evolución de la vegetación implantada. Control de la erosión e integración paisajística.

Prospección arqueológica intensiva.

Restauración de zonas afectadas temporalmente.

Conclusión: En consecuencia, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 9 de mayo de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto duplicación acceso al Puerto de Almería, tramo I (p.k. 0+000-1+500), concluyendo que siempre y cuando se autorice en la

alternativa 1 y en las condiciones anteriormente señaladas que se han deducido del proceso de evaluación quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 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, y se comunica a D. G. de Carreteras Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 12 de mayo de 2008.-La Ministra de Medio Ambiente, Elena Espinosa Mangana.

