

Ayuntamiento de la Villa de Zuera.  
Diputación General de Aragón. Departamento de Agricultura, Ganadería y Montes.

Ricardo Falcón Aparicio, Presidente del Consejo Rector de la Entidad Urbanística de Conservación Las Lomas del Gállego.

Ayuntamiento de Villanueva de Gállego.

Ayuntamiento de Huesca.

Ayuntamiento de Igrües.

Ayuntamiento de Nueno.

Asociación de vecinos «San Martín» de Yégueda.

#### Contenido de las alegaciones ambientales más significativas

La Comunidad de Regantes de Almodévar, entre otros temas, se refiere a la necesidad de reponer el servicio prestado por las acequias afectadas por la obra y la habilitación de pasos para dar acceso a fincas y cauces.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Huesca llama la atención sobre la problemática del barranco de Valdabra ante el previsible efecto barrera que pueda producir la nueva infraestructura. Contraponen la alternativa 4.2.2.1 (desdoblamiento de la actual carretera) a la 4.2.2.2, recomendada en el estudio informativo para el tramo del núcleo de Yégueda, plantea dudas sobre el acierto en la selección del trazado en el tramo de Huesca recomendando un estudio pormenorizado sobre las ventajas e inconvenientes entre la alternativa 4.2.1, seleccionada, y la 4.1. más alejada en dirección oeste. También se apunta que para el tramo 5 bastaría con el desdoblamiento de la carretera actual, alternativa 5.1.2 en vez de la alternativa 5.1.1, recomendada que circunvala la población de Igrües.

El Ayuntamiento de la Villa de Zuera solicita amplitud y capacidad suficientes en los cruces de caminos bajo y sobre la autovía para permitir el paso de maquinaria agrícola, cosechadoras especialmente.

Llama la atención por la poca incidencia que el capítulo de revegetación y restauración de la autovía y zonas afectada tiene respecto a otros apartados, que a su juicio tienen menor complejidad y representan costes casi tan elevados. Dentro del apartado de medidas correctoras crítica la falta de especificación de las áreas a reforestar, la poca claridad de las obras destinadas a encauzar las escorrentías naturales y la carencia de actuaciones en las proximidades del «Arco de la Mora», lugar de interés recogido en el catálogo vigente y en la zona del río Gállego y sus márgenes.

En cuanto al estudio de impacto ambiental en sí, expone su desacuerdo con la valoración de los impactos detectados por su subjetividad y falta de magnitudes, se indica aspectos paisajísticos que no han sido considerados en el estudio así como la posible afección al vertedero municipal. Dentro del capítulo referente al medio socioeconómico expone como poco considerada la incidencia de los vientos dominantes en relación con la contaminación y ruidos en los casos de Las Lomas y Zuera, indica que no se ha analizado el impacto derivado de la accesibilidad a la población y que en la alternativa propuesta no se ha estimado la adecuación al planeamiento.

Muestra su preocupación sobre el diseño que se adoptará para los viaductos propuestos, por su importancia para favorecer la implantación en el medio.

Plantea como la alternativa más interesante para Zuera, por su economía, menor impacto y mayor accesibilidad, la 1.2.1.2 + 1.2.2. + 1.2.3.1.

Expone una serie de conclusiones que se refieren a aspectos ya tratados, a excepción de la referente a la continuidad de caminos y cabañeras, en especial al camino de San Mateo de Gállego, y a la necesidad de modificar el nudo sur, el nudo de Campillo y el nudo norte.

La Diputación General de Aragón, en escrito dirigido al Alcalde de Zuera, reseña las dos vías pecuarias afectadas por la autovía en el término municipal de Zuera.

La Entidad urbanística de conservación Las Lomas del Gállego, en su alegación, desarrolla un análisis de los aspectos a considerar en el proceso de selección de alternativas como son, el efecto barrera, la evolución de la población, el efecto de los vientos dominantes, el aprovechamiento agrícola y la incidencia en el paisaje, concluyendo que la alternativa 1.2.1.2+1.2.2. resulta más satisfactoria que la alternativa 1.1. propuesta, puesto que evita los inconvenientes de impacto físico, medioambiental y socioeconómicos y proporciona un acceso inmediato a la urbanización.

El Ayuntamiento de Villanueva de Gállego expone en su alegación, entre otros aspectos, la insuficiente amplitud del paso inferior del punto kilométrico 0,750, y apoya el acuerdo del Ayuntamiento de Zuera, en relación con el camino de San Mateo de Gállego.

El Ayuntamiento de Huesca expone sus dudas sobre el acierto o no de la selección efectuada para el tramo 4, y propone un estudio monográfico de mayor detalle que incluya las soluciones intermedias desechadas inicialmente, que posibilite compaginar el desarrollo urbanístico de Huesca con la autovía.

El Ayuntamiento de Nueno pide la reposición de la vía pecuaria «La Cabañera»; solicita un cruce adicional de ganado; y que se realice un estudio en detalle del enlace de Arascués, con objeto de minimizar la afección a las propiedades agrícolas.

**20684** RESOLUCION de 24 de julio de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la CN-630, de Gijón a Sevilla. Tramo: Variante de Béjar, puntos kilométricos 410,5 a 416,3, provincia de Salamanca, de la Dirección General de Carreteras.

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, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo de la CN-630, de Gijón a Sevilla. Tramo: Variante de Béjar, puntos kilométricos 410,5 al 416,3, provincia de Salamanca, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 24 de julio de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

#### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CN-630, DE GIJON A SEVILLA. TRAMO: VARIANTE DE BEJAR, PUNTOS KILOMETRICOS 410,5 AL 416,3, PROVINCIA DE SALAMANCA, DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 28 de enero de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto, consistente en la orden de estudio informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El estudio informativo consiste en la definición de la variante de Béjar.

En anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental, estableció a continuación un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental con fecha 13 de mayo de 1991 dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el Estudio de Impacto Ambiental, fue sometido conjuntamente con el estudio informativo, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de 4 de abril de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Con fecha 6 de julio de 1992 se completó el expediente al que se refiere el artículo 16 del Reglamento.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, 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, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo del tramo: Variante de Béjar, puntos kilométricos 410,5 al 416,3, de la carretera N-630, de Gijón a Sevilla.

#### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se establece por la presente declaración para que el proyecto pueda ser considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la variante, se asegurará mediante las actuaciones necesarias, el

acceso, al nivel actual como mínimo, a las carreteras de Valdesangil, Naval Moral de Béjar, C-515, a Ciudad Rodrigo y carretera de Aldeacipreste, así como a los distintos caminos rurales y vías vecinales atravesados por el proyecto.

2. **Protección del sistema hidrológico.**-Con objeto de mantener inalteradas las características del cauce del río Cuerpo de Hombre, y las líneas de drenaje naturales cruzadas por la variante, no se acumularán materiales derivados del movimiento de tierras ni ninguna clase de vertido en los mismos, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en área desde las que se pueda afectar al sistema fluvial.

En particular, en la construcción del puente sobre el río Cuerpo de Hombre, la franja de afección se mantendrá en los límites de ocupación de la traza de la variante.

3. **Prevención del ruido.**-Deberán diseñarse y ejecutarse las medidas adecuadas para conseguir que los niveles máximos de inmisión sonora, medidos en la zona perimetral de los edificios de Béjar más próximos a la variante, no sobrepasen los 55 dB (A) Leq nocturnos ni los 65 dB (A) Leq diurnos, en los periodos de máxima intensidad de circulación.

4. **Protección a los yacimientos arqueológicos.**-Dado que, según manifiesta la Delegación Territorial de Cultura de la Junta de Castilla y León, existe un yacimiento arqueológico en el entorno inmediato del trazado de la variante, y varias estaciones calcólíticas situadas en la cima y falda de la sierra de Valdesangil, se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

- Prospección arqueológica intensiva, previa a la ejecución del proyecto, con el fin de determinar a priori su posible incidencia sobre el patrimonio arqueológico.
- Seguimiento arqueológico de los trabajos de movimientos de tierras que el proyecto implica.

5. **Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.**-De acuerdo con lo establecido en el capítulo 7, medidas correctoras, del Estudio de Impacto Ambiental, y con objeto de evitar la erosión de taludes por escorrentía y recuperar áreas afectadas por la construcción, se realizarán las siguientes actuaciones:

Excavación, acopio y conservación de la tierra vegetal de las zonas afectadas para su posterior utilización en los lugares indicados.

Tratamiento y revegetación de los taludes de desmontes y terraplenes y de las áreas afectadas por el tránsito de maquinaria de obra, así como el área donde finalmente se localicen los aproximadamente 450.000 metros cúbicos de materiales sobrantes de la excavación.

Inventario y tratamiento para el transporte, de los pies de Castaño (*Castanea Sativa*) afectados por las obras de construcción del viaducto sobre el río Cuerpo de Hombre, y su posterior reposición en los lugares próximos a su actual situación.

Sellado de los vertederos municipales, actual y antiguo, afectados a la traza y posterior tratamiento paisajístico.

Todas estas actuaciones deberán estar afectadas con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

6. **Seguimiento y vigilancia.**-Se realizarán las actuaciones que se recomiendan en el capítulo 9 del programa de vigilancia, del Estudio de Impacto Ambiental.

Se incorporarán al seguimiento los siguientes informes:

Semestralmente, remitiéndose el primero antes de la emisión del acta de recepción provisional de la obra:

Resultados de la medición de niveles acústicos según lo expresado en la condición 3.

Resultado del seguimiento arqueológico a que se refiere la condición 4.

Estado de las plantaciones y revegetaciones a que se refiere la condición 5.

Se remitirá 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 Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

7. **Documentación adicional.**-La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, un escrito certificando la incorporación en el proyecto de construcción a adjudicar definitivamente, de la documentación adicional que esta declaración de impacto ambiental establece como necesaria antes de la aprobación del mismo, y que es la siguiente:

Diseño de las medidas referidas en la condición 3.

Informe sobre el resultado de la prospección que señala la condición 4.

Proyecto de sellado de los vertederos de residuos sólidos urbanos a los que se refiere la condición 5.

Inventario y tratamiento para los pies de castaño a que se refiere la condición 5.

Madrid, 24 de julio de 1992.-El Director general, Domingo Jimenez Beltrán.

## ANEXO I

### Descripción del proyecto y sus alternativas

El tramo objeto del presente proyecto se encuentra en la CN-630. Forma parte a su vez del tramo comprendido entre Güijuelo y Puerto de Béjar, resultando ser a su vez el subtramo intermedio en que se ha dividido este.

La variante se desarrolla íntegramente en el término municipal de Béjar.

El trazado da comienzo en la estación I+000 que coincide con el punto final del subtramo Güijuelo-Béjar y termina en la estación 6+694,580 donde comienza el proyecto adyacente Béjar-Puerto de Béjar.

Se incluyen dos enlaces, el primero con la C-515, de Béjar a Ciudad Rodrigo, y el segundo con el acceso sur de Béjar.

Se han proyectado seis estructuras (denominadas E-1 a E-6) entre las que destaca el viaducto sobre el río Cuerpo de Hombre (E-5) y cinco pasos inferiores (designados P-1 a P-5).

Las vías atravesadas por la obra son la carretera de Valdesangil, carretera de Naval Moral de Béjar, carretera C-515 a Ciudad Rodrigo y la carretera de Aldeacipreste.

## ANEXO II

### Consultas del impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
1. Deleg. Gobierno en Castilla-León	-
2. Presidente de la Junta de Castilla y León	-
3. Consejería Medio Ambiente	X
4. Consejería de Cultura	X
5. ICONA	X
6. Ayuntamiento de Béjar	X
7. Lab. Regional Medio Ambiente	X
8. Centro Experiencias Forestales	-
9. Unidad Técnica Medio Ambiente	-
10. Cátedra Ecología	-
11. Federación Ecologista Castilla	-
12. Colectivo Cantueso	-
13. ASDEN	-
14. Gobierno Civil Salamanca	-
15. Diputación Provincial de Salamanca	-
16. Instituto de Recursos Naturales	-
17. Grupo Ecologista CARABO	-
18. AEUS	-
19. Arco Iris	-
20. AEDENAT	-
21. Federación Amigos Tierra	X
22. Asociación Salmantina Agricultores de Montaña	X

Los aspectos más significativos mencionados en las respuestas son:

ICONA no formula observaciones relevantes al proyecto.

La Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León informa que existe un yacimiento arqueológico en el entorno de la variante que pudiera verse afectado por los movimientos de tierra.

Sugiere una prospección arqueológica intensiva, previa a la ocupación del proyecto con el fin de determinar a priori su posible incidencia sobre el patrimonio arqueológico.

El Ayuntamiento de Béjar plantea la circunstancia desfavorable de tener que trasladar de lugar el centro de eliminación de residuos sólidos urbanos del municipio.

La Asociación salmantina de agricultura de montaña indica que no puede valorar la incidencia del trazado al no contar más que con una fotocopia a una escala que no permite el detalle. No obstante, señala que la zona es muy delicada y exige un gran cuidado en la realización de las obras.

La Federación de Amigos de la Tierra señala que carece de medios humanos y técnicos para dar una respuesta específica.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido:

El estudio de impacto ambiental describe las características de los diferentes factores ambientales locales.

Señala que el clima de la zona es de tipo templado, con temperatura media anual de 11,3 grados. Hidricamente se trata de un clima húmedo, con periodo de sequía de 2,5 meses coincidentes con el estío.

d) Diseñar medidas para evitar el riesgo de penetración en el acuífero de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte y de las escorrentías procedentes de la lluvia sobre la calzada.

3. *Protección del litoral.*—Dado que en la opción 2), en la zona denominada «Tajos de la Araña» colidante con la margen derecha del arroyo Totalán, se realiza un tramo de nuevo trazado, de unos 350 metros de longitud, ocupando una zona de 70 a 80 metros de anchura ganada al mar mediante el relleno correspondiente; y considerando la preocupación que manifiesta la Dirección de Costas Andalucía-Mediterráneo por las afecciones que en la dinámica litoral pueda producir esta actuación, deberá efectuarse un estudio que ponga de manifiesto las alteraciones producidas por dicha penetración en el mar, su afección al dominio público marítimo-terrestre, y las medidas concretas necesarias para paliarlas, en orden a proteger este dominio y aminorar el impacto ambiental y paisajístico producido.

4. *Prevención del ruido.*—Si bien el trazado seleccionado supone un alejamiento respecto de las zonas pobladas con relación a la actual CN-340, y por tanto una disminución de la afección por ruido, la nueva vía proyectada transcurrirá próxima a los siguientes lugares:

Rincón de la Victoria, Chilches, Santuario de Nuestra Señora de las Nieves, El Capistrano, urbanización «Cueva de Nerja» y Maro.

Por ello, deberán concretarse, diseñarse y valorarse las obras adecuadas para conseguir que, en la explotación de la vía, los niveles máximos de inmisión sonora medidos en los límites de las zonas donde se ubiquen viviendas, escuelas y hospitales, recogidas en el Plan General de Ordenación Urbana en esta fecha, no sobrepasen los 55 dB (A) Leq nocturnos ni los 65 dB (A) Leq diurnos en las zonas residenciales, los 45 dB (A) Leq nocturnos ni los 55 dB (A) Leq diurnos en zonas hospitalarias, en los periodos de máxima intensidad de circulación.

Durante la explotación de la vía se procederá a la comprobación de impactos, realizándose mediciones en las zonas protegidas.

5. *Protección de la fauna.*—Dado que el trazado de la autovía incide sobre los hábitat de dos especies protegidas por la legislación vigente *Chamaleo Chamaleo* (camaleón común) y *Danaus plexippus* (mariposa monarca), y teniendo en cuenta las indicaciones formuladas en su informe por la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, se procederá a:

- Recoger los ejemplares de camaleón común que puedan localizarse en los terrenos afectados por la autovía.
- Realizar una plantación de la especie huésped de la mariposa monarca (*Asclepias Curassavica*) en la zona expropiada no ocupada por las obras. Esta plantación, tal como indica el Organismo antes mencionado, tiene que realizarse, con especial densidad en los terrenos incluidos en los parajes agrarios singulares afectados:

Vega del río Vélez y huertas del Algarrobo.

6. *Protección a los espacios agrícolas.*—Teniendo en cuenta las alegaciones presentadas por doña Remedios Villena Palma y otros 131 firmantes más, todos ellos vecinos de El Morche (Torrox), apoyados por informe del Ayuntamiento de dicho municipio, y de conformidad con el informe del Ingeniero Director del Estudio sobre el asunto, se llevará a cabo la modificación del trazado en la forma que se indica en dichas alegaciones.

Asimismo, teniendo en cuenta la alegación presentada por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, solicitando la modificación del trazado previsto en la zona de la estación experimental de la finca «La Mayor», y de conformidad asimismo con el informe del Director del Estudio sobre el asunto, se llevará a cabo dicha modificación.

7. *Recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—De acuerdo con lo establecido al respecto en el capítulo 6 del estudio de impacto ambiental, y con objeto de evitar la erosión de taludes por escorrentía y recuperar áreas afectadas por la construcción, se realizarán las siguientes actuaciones:

Previamente a la ocupación de tierras por cualquiera de los elementos de obra, se procederá a la retirada de la tierra vegetal en las condiciones que especifica el capítulo 6.2 del mencionado estudio.

Se realiza un informe detallado indicando la localización de los vertederos.

Se restaurarán las áreas afectadas por el tránsito de maquinaria de obras, y el área donde se localicen los aproximadamente 2.800.000 metros cúbicos de materiales sobrantes de excavación.

Se procederá a la revegetación de taludes, tanto en los desmontes y terraplenes como en las entradas y salidas de los túneles, y en los viaductos y escombreras, así como también a la repoblación arbórea, en las condiciones que señalan los capítulos 6.1, 6.2 y 6.3 del estudio de impacto ambiental.

8. *Programa de vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental detallado para el seguimiento y control de los impactos identificados como significativos en el estudio de impacto ambiental y en este condicionado, y de las medidas correctoras que se derivan, en el que se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones establecidas.

En dicho programa se establecerá el tipo de informes y la frecuencia de su emisión. Tales informes deberán ser emitidos hasta tres años contados a partir de la fecha de recepción provisional de la obra, cuando no se indique otra cosa.

Entre otros, se incorporarán al referido programa los siguientes informes:

Semestralmente, remitiéndose el primero antes de la emisión del acta de recepción provisional de la obra:

Resultado de las mediciones de niveles acústicos según lo expresado en la condición 4.

Estado de la vegetación implantada en el proyecto de recuperación ambiental a que se refiere la condición 7.

Se remitirá 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 Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

9. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras, con su visto bueno, remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, un escrito sobre la incorporación que se realice en el proyecto de construcción a adjudicar definitivamente, de la documentación adicional que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesaria antes de la aprobación del mismo, y que es la siguiente:

- Diseño de las obras a que se refiere la condición 2 c).
- Diseño de las medidas a que se refiere la condición 2 d).
- Estudio a que se refiere la condición 3.
- Diseño de las obras a que se refiere la condición 4.
- Informe sobre localización de vertederos a que se refiere la condición 7.

Madrid, 23 de julio de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

## ANEXO I

### Descripción del proyecto y sus alternativas

El Estudio informativo plantea las posibles alternativas de trazado entre la ronda este de Málaga y la salida de Nerja de la actual N-340, de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, entre los puntos kilométricos 252 al 301. Su objeto es mejorar las comunicaciones por carretera en la zona de la Costa del Sol oriental en la provincia de Málaga.

La zona de influencia directa afecta a los municipios de Málaga, Rincón de la Victoria, Vélez-Málaga, Algarrobo, Torrox, Frigüiana y Nerja.

El Estudio ha definido primero una opción base, denominada opción 1, y luego ha estudiado posibles variantes (llamadas opciones 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10), incluidas en los dos subtramos Málaga-Vélez y Vélez-Nerja.

La opción 1, toda de nuevo trazado por el interior, tiene una longitud de 49,750 kilómetros. Precisa la construcción de 14 viaductos de longitudes comprendidas entre 150 y 500 metros para cruzar los arroyos de La Galica, Totalán, Granadilla, Benagalbón, Cañuelo e Iberos; y los ríos Vélez, Seco, Algarrobo, Lagos, Gui, Torrox, Seco e Higuaron. Además son necesarios 3 túneles de 550, 1.200 y 1.200 metros, para atravesar la loma entre los ríos Lagos y Gui, el cerro Gordo y Tracalamocha (Nerja) respectivamente. Consta además de 8 enlaces.

La opción 2 aprovecha las infraestructuras actuales en la zona de ronda este de Málaga, Cala de Moral y Rincón de la Victoria, terminando en Cuevas de Higuaron. Únicamente se realiza un nuevo trazado en la zona de El Cuervo ocupando una zona ganada al mar. La longitud es de siete kilómetros, de los que 350 metros son de nuevo trazado.

La opción 3 comienza al final de la opción 2 y conecta con la opción 1 a la altura de los Pílonos. Es de nuevo trazado en su totalidad con una longitud de 1,069 kilómetros.

La opción 4 continúa aprovechando la actual variante en autovía de Rincón de la Victoria a partir del final de la opción 2. Cruza una pequeña franja de suelo urbanizable entre Rincón de la Victoria y Puerta de Hierro, finalizando antes del arroyo del Cañuelo. Su longitud es de 7,481 kilómetros de los que 5,865 kilómetros son de autovía existente.

La opción 5 comienza en el final de la anterior y discurre paralelamente a la costa, cruza los arroyos de la Sierra y los Iberos y penetra en el valle de Niza. Tras atravesar el río Vélez termina en la carretera de Torre del Mar a Vélez coincidiendo con la opción 1. Su longitud total es de 12,597 kilómetros, todos de nuevo trazado.

Indica que, de los factores autóctonos, el principal es el relieve de la zona.

Destaca que los principales focos industriales contaminantes son las Empresas del sector textil localizados en los márgenes del río Cuerpo de Hombre, en el fondo del valle y en el interior del casco urbano.

Considera que la variante proyectada a lo largo del valle del río Cuerpo de Hombre, no produce impactos significativos sobre un río que, al atravesar la ciudad de Béjar, recibe los vertidos del casco urbano, así como de usos industriales textiles, por lo que aguas abajo de la ciudad se encuentra totalmente contaminado.

En cuanto a la vegetación indica que la acción humana ha incidido de forma intensa y la ha transformado en pastizales quedando los robles y fresnos sólo en las laderas de las fincas, como testigos de la vegetación anterior.

La fauna se encuentra prácticamente en su totalidad afectada por la intensa acción humana que se realiza en toda la comarca.

El estudio señala que la ciudad de Béjar tiene una participación anormalmente baja en el sector agropecuario, configurándose como municipio de carácter primordialmente industrial y de servicios.

Los aspectos negativos identificados como más importantes son los siguientes:

Cambio de la situación de los vertederos por la realización del proyecto.

Movimientos de tierras que afectan al régimen hidráulico.

Taludes que modifican el relieve y el paisaje.

Vertidos y excavaciones importantes.

Obras de fábrica que modifican el paisaje.

Análisis del contenido:

Con carácter general el inventario ambiental está bien realizado pero ha olvidado la presencia posible de yacimientos arqueológicos.

No contempla la localización de vertidos y de instalaciones auxiliares de obra.

Las deficiencias observadas en el estudio de impacto ambiental se corrigen con las medidas establecidas en el condicionado de esta declaración.

#### ANEXO IV

##### Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Alegaciones particulares. Don Lorenzo Sánchez Hernández.

Aspectos más significativos mencionados en la alegación:

Señala que debe modificarse el acceso a la carretera de Valdesangil para evitar afecciones a fresnos y praderas.

**20685** *RESOLUCION de 24 de julio de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la carretera N-340 de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, autovía del Mediterráneo. Tramo: Málaga-Nerja, puntos kilométricos 252 al 301, provincia de Málaga, de la Dirección General de Carreteras.*

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, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la carretera N-340 de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, puntos kilométricos 252 al 301, provincia de Málaga, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 24 de julio de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

#### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA «CARRETERA N-340 DE CADIZ Y GIBRALTAR A BARCELONA. AUTOVIA DEL MEDITERRANEO. TRAMO: MALAGA-NERJA, PUNTOS KILOMETRICOS 252 AL 301», PROVINCIA DE MALAGA, DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 23 de octubre de 1989 a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del proyecto, consistente en la orden de Estudio informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación ambiental.

El estudio informativo consiste en la definición de la autovía del Mediterráneo entre Málaga y Nerja. A este fin se han establecido diversas alternativas llamadas opción 1, opción 2, opción 3, opción 4, opción 5, opción 6, opción 7, opción 8, opción 9 y opción 10, de las cuales se seleccionan las opciones 2, 4, 6 y 1 en el tramo Málaga-Vélez y la opción 1 en el tramo Vélez-Nerja.

El anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política 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, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el Estudio de impacto ambiental, fue sometido conjuntamente con el estudio informativo a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 12 de noviembre de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido Estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Con fecha 23 de abril de 1992 se completó el expediente al que se refiere el artículo 16 del Reglamento.

Un resumen del resultado del trámite de información pública, se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, 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, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el Estudio informativo de la carretera N-340, de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, autovía del Mediterráneo, tramo: Málaga-Nerja, puntos kilométricos 252 al 301.

#### Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada y tomados en cuenta los aspectos medioambientales destacados en las alegaciones formuladas en el trámite de información pública, se establecen por la presente declaración, para que el proyecto seleccionado pueda ser considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la autovía, se asegurará mediante las actuaciones necesarias, el acceso al nivel actual como mínimo, a las carreteras de la red autonómica C-335 de Alcalá Real a Vélez-Málaga; MA-501, de la N-340 a Torrox; MA-103, de la N-340 a Algarrobo, y las de la red provincial, MA-105, de la N-340 a Frigiliana; MA-106, de la N-340 a Macharaviaya y Benaque; MA-107, de Rincón de la Victoria a Benagalbón; MA-109 de la N-340 a Chilches y MA-176, de la N-340 a Cajiz, así como a los distintos caminos rurales y vías vecinales atravesados por el proyecto, y a las vías pecuarias que indica el estudio de impacto ambiental en su capítulo 3.10, y anejo de planos número 10.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de mantener inalteradas las características de los cauces del arroyo Gañica, arroyo Totalán, arroyo Granadilla, arroyo Benagalbón, arroyo Iberos, arroyo Cajiz, río Vélez, río Seco, río Algarrobo, río Lagos, Río Gui, arroyo Manzano y arroyo del Barranco de Maro, así como a las demás líneas de drenaje naturales cruzadas por la autovía, no se acumularán materiales derivados del movimiento de tierras en los mismos, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obras en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial.

En particular, en la construcción de los puentes sobre los cauces, referidos en el párrafo anterior, se tendrá en cuenta que la franja de afección se mantenga en los límites de ocupación del trazado de la autovía, con objeto de evitar la afección a las márgenes.

Para evitar afecciones al acuífero costero de Vélez-Málaga, al que se refiere el capítulo 2.7.3, aguas subterráneas, del estudio de impacto ambiental, se procederá a:

- No situar en la zona maquinaria ni materiales de ninguna clase.
- Vigilar continuamente que no se produzcan vertidos de ningún tipo.
- Diseñar las obras para que las aguas procedentes de la escorrentía de la lluvia no se vean desviadas de sus actuales pasos por las zonas de recarga del acuífero.