

Programa de vigilancia ambiental.—Recomienda de forma genérica:

Introducir el proyecto de construcción el diseño de las medidas correctoras.

Determinar, si fueran necesarias, las características de las pantallas antirruido.

Controlar, mediante prospecciones, una banda de un kilómetro a cada lado de la traza para evitar afecciones a restos arqueológicos.

Controlar las operaciones de mantenimiento de maquinaria y minimizar la ocupación del terreno para labores auxiliares, restaurando estas zonas una vez acabadas las obras.

Determinar los lugares aptos para vertedero.

Análisis del contenido:

Con carácter general el inventario ambiental está bien detallado. Establece la comparación de alternativas describiendo sus impactos y valorando los mismos de forma subjetiva.

El estudio no contempla la localización de canteras, zonas de vertedero ni de instalaciones auxiliares de obra.

El capítulo de medidas correctoras y el Plan de Vigilancia Ambiental son recomendaciones genéricas a tener en cuenta en la recuperación de las zonas afectadas por la obra, sin concretar ni la localización ni la forma de su ejecución, careciendo de dimensionamiento técnico y económico.

El estudio carece de documento de síntesis.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Relación de alegaciones presentadas:

Ayuntamientos de: Val de San Lorenzo, Santiagomillas, Valcavado, Luyego de Somozas, Lucillo, Valderrey, San Justo de la Vega, Cebrones del Río, San Cristóbal de Entreviñas, Alíja del Infantado, Palacios de la Valduerna, Astorga, Roperuelos del Páramo, Riego de la Vega, Santa María de la Isla, Valdenegro, Benevante, La Bañeza, Santa Elena de Jamuz, Igüeña, Ponferrada, Noceda del Bierzo, Folgoso de la Ribera, Villadecanes, Torre del Bierzo, Congosto, Arganza, Bembibre, Carracedelo, Camponaraya, Villagatón, Brañuclas, Vega de Espinareda, Brazuelo, Berlanga del Bierzo, Toral del Fondo, Columbrianos, San Miguel de las Dueñas, Almázcara, Santo Tomás de las Ollas, Fuentesnuevas, Ribera de Folgoso, Losada, Narayola, Combarros, Veldedo, Rodrigatos de la Obispalía, Quintanilla de Combarros, Requejo y Pradorrey.

Organismos oficiales: Diputación de León, Comunidad Autónoma de Castilla y León; de la Junta de Castilla y León: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Dirección General de Transportes y Carreteras, y Dirección General de Infraestructura del Transporte Ferroviario.

Asociación Ecologista Genciana (Ponferrada).

Instituto de Estudios Bercianos.

Veinticinco asociaciones, empresas e industrias de la zona pertenecientes al sector servicios y al sector de la minería.

Cuarenta alegaciones particulares.

Contenido ambiental de las alegaciones:

La mayoría de las alegaciones presentadas hacen referencia a enlaces, accesos a poblaciones, continuidad para caminos y, en general, se solicitan medidas que aseguren el tránsito para personas, ganados, vehículos y maquinaria agrícola. Entre las numerosas vías de paso afectadas, cabe destacar el Camino de Santiago en las proximidades de Camponaraya.

Además se señala:

El nuevo trazado en variante afectará a suelos agrícolas, de elevada calidad, y terrenos de explotaciones mineras, solicitando que este impacto se minimice al máximo.

Para los servicios afectados por la futura obra, tales como conducciones de agua potable y de riego, electricidad, etc., se solicitan las medidas adecuadas que aseguren su funcionamiento.

La solución variante distará menos de 200 metros del futuro vertedero comarcal de residuos sólidos urbanos del Área de Gestión del Bierzo que, en la fecha en que se formuló la alegación, se hallaba en fase de construcción.

Varias alegaciones proponen la opción desdoblamiento en el tramo San Román de Bembibre-San Miguel de las Dueñas, ya que, a diferencia de la opción variante, se libraría de afección al valle del arroyo de la Reguera; dicho valle corresponde a una zona de bosque de rebollos y ejemplares de alcornoques y acebos con amplia y variada fauna asociada; en este valle existe también un puente romano del siglo I. después de Cristo, mencionado en el Catálogo de Puentes anteriores a 1936, editado por el MOPU.

5221 RESOLUCION de 19 de enero de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Bailén-Motril, CN-323. Tramo: Bailén-Granada, 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, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 19 de enero de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Bailén-Motril, CN-323. Tramo: Bailén-Granada, de la Dirección 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.

Con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 2 de noviembre de 1989, como memoria-resumen, la Orden de Estudio Informativo y un plano de planta de la N-323 correspondiente al tramo referido.

El estudio informativo tiene por objeto la recopilación y análisis de los datos necesarios para seleccionar el trazado más conveniente del tramo de la autovía comprendido entre Bailén y Granada, a partir de las opciones que puedan plantearse.

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 dió traslado a la Dirección General de Carreteras, de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas más significativas se recogen en el anexo I.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras, el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, fueron ambos sometidos al trámite de información pública, mediante anuncios en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de enero de 1992, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Granada» de 13 de febrero de 1992 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Jaén» de 30 de enero de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de junio de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el Estudio Informativo, que incluyó el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto con sus diversas opciones.

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

Un resumen del resultado de la información pública del Estudio de Impacto 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 4.1, 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 autovía Bailén-Motril, CN-323. Tramo: Bailén-Granada.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada, se selecciona la opción que recomienda el Estudio Informativo, y se establecen por la presente Decla

ración de Impacto Ambiental las siguientes condiciones, de manera que la realización del Proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

1. *Modificaciones al trazado propuesto.*—Considerando las alegaciones presentadas durante el trámite de información pública del Estudio de Impacto Ambiental, la autovía se proyectará atendiendo a las siguientes modificaciones:

Entre los puntos kilométricos 94+100 y 95+500 aproximadamente, se desdoblará la actual carretera alejándola del cauce del arroyo del Marqués. Entre los puntos kilométricos 90+300 y 94+100 se realizará la misma operación a menos que se demuestre de forma inequívoca la imposibilidad técnico-económica de realizarlo.

Entre los puntos kilométricos 102+900 y 103+300 aproximadamente, se considerará el trazado propuesto de manera que el paso del arroyo se efectúe mediante tablero, si la altura de terraplén es superior a 5 metros.

2. *Protección de la fauna.*—Considerando la propuesta presentada en el Estudio de Impacto Ambiental, referente a la posibilidad de construir una serie de pasos inferiores susceptibles de ser utilizados por la fauna y dado que la autovía discurre bordeando diversos espacios naturales catalogados en los planes especiales de protección del medio físico elaborados por la Junta de Andalucía, se realizará un estudio de desplazamientos de fauna con el objeto de determinar el número, ubicación, dimensiones y características de los pasos de fauna que finalmente se incluirán en el proyecto.

Con objeto de no perturbar la cría de las distintas especies de rapaces que nidifican en los complejos serranos de Sierra Alta y de La Pandera, Macizo de Sierra Mágica y Sierra Alta de Coloma, el empleo de explosivos para la ejecución de los distintos túneles y puntuales desmontes quedará prohibido en el periodo comprendido entre febrero a julio, ambos inclusive.

3. *Protección de la calidad de las aguas.*—Dado que la autovía propuesta discurre en 21 kilómetros de su trazado próxima al cauce del río Guadalbullón, en 7 kilómetros próxima al arroyo del Marqués y en 6 kilómetros próxima al río de Cubillas, siendo incluso necesario ejecutar obras de acondicionamiento en dichos cauces, y bordear también el embalse de Cubillas, se diseñarán y presupuestarán medidas encaminadas a evitar la turbidez de las aguas y su contaminación por vertidos durante la fase de construcción de las obras. Igualmente, y para la fase de explotación, se diseñarán y ejecutarán las medidas necesarias para evitar la intrusión en las referidas aguas de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte y de las escorrentías de la lluvia sobre la calzada.

4. *Protección contra el ruido.*—Durante la explotación de la vía proyectada, los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio calificado como urbanizable en la fecha de publicación de la presente Declaración, no podrán por causa de esta vía sobrepasar los 52 dB (A) Leq. entre las veintitrés horas y siete horas, ni los 62 dB (A) Leq. entre las siete horas y las veintitrés horas, en condiciones de campo abierto, o los 55 dB (A) Leq. y 65 dB (A) Leq. respectivamente, en los periodos horarios citados, a 2 metros de las fachadas para cualquier altura, en las edificaciones existentes en esta fecha.

A tal fin, se proyectarán y ejecutarán las medidas correctoras oportunas que, cuando resulte posible, consistirán en pantallas tipo dique de tierra revegetada.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental, se inferirá la necesidad de ampliación de las medidas correctoras realizadas.

5. *Protección del Patrimonio Arqueológico.*—Dado que la explanación de la autovía discurre en las proximidades de yacimientos arqueológicos conocidos, se realizarán, previa consulta al Organismo competente de la Junta de Andalucía, las acciones preventivas y de protección necesarias, especialmente en las inmediaciones de los yacimientos de Plaza de Armas del Cerro de la Muela, Cerro Fuentes (ambos de Mengibar), la Compronera (Jaén), Las Eras de Calistrico (La Guardia) y de los situados en las inmediaciones del embalse de Cubillas, especialmente en el denominado Cortijo de la Fuente (Albolote).

6. *Permeabilidad territorial.*—Se diseñarán las estructuras y medidas necesarias que, tanto en fase de ejecución como de explotación de la nueva vía, aseguren, al nivel actual como mínimo, el tránsito para personas, ganado y vehículos, la continuidad de las conducciones de agua, así como el funcionamiento de cualquier otro servicio afectado por el trazado seleccionado.

7. *Prevención de la erosión, recuperación, restauración e integración ambiental de la obra.*—Con objeto de reducir los impactos negativos más significativos, conseguir la recuperación ambiental y la integración paisajística de la obra en su entorno, y teniendo en cuenta los considerables volúmenes de movimientos de tierra, que generará un excedente aproximado de 1.379.594 metros cúbicos, se redactará un proyecto de integración

ambiental de la obra en el que se concretarán, diseñarán y presupuestarán las medidas correctoras propuestas en el capítulo VII del Estudio de Impacto Ambiental. Dicho proyecto, además, deberá considerar los siguientes aspectos:

Se definirá la ubicación exacta de zonas de vertido y extracción para préstamos, de manera que se evite la afección a los cauces, márgenes y aluvial de los ríos Guadalquivir, Quebrajano, Guadalbullón, Cubillas y arroyo del Marqués, y la afección a los complejos serranos de Serrezuela de Pegalar, Macizo de Sierra Mágica, Sierra alta de la Pandera, Sierra alta de Coloma, Sierra de las Cabras y Sierra de Pozuelo.

Para las zonas de vertido se considerarán como lugares preferentes antiguas zonas de extracción y vertederos incontrolados, con objeto de acelerar su restauración.

Se particularizarán medidas específicas para asegurar la correcta implantación de cubierta vegetal en aquellos taludes que por su pendiente o dimensiones puedan generar una deficiente revegetación. Esta medida deberá establecerse al menos entre los siguientes puntos kilométricos:

Del 5+600 al 5+950.
Del 42+900 al 43+100.
Del 47+400 al 47+500.
Del 50+500 al 50+600.
Del 53+200 al 53+550.
Del 58+960 al 59+020.
Del 61+200 al 61+260.
Del 63+200 al 63+320.
Del 64+060 al 64+240.
Del 64+620 al 64+280.

Se delimitará la zona de tránsito de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra, así como su posterior restauración. Entre los puntos kilométricos 38+500 al 41+000, 44+500 al 63+000, 90+500 al 103+500, el tránsito de maquinaria quedará restringido, disponiéndose de una valla en la arista exterior de la explanación que impida el acceso hacia los cursos fluviales y el pantano de Cubillas.

Se considerarán puntos sensibles para la restauración y serán objeto de tratamiento singular, las siguientes áreas:

Cruce del río Guadalquivir (puntos kilométricos 5+900 al 6+300).
Cruce del río Quebrajano (puntos kilométricos 30+700 al 30+900).
Zona de afección a La Huerta de la Guardia (puntos kilométricos 36+000 al 38+500).
Zonas de afección a la ribera del río Guadalbullón (puntos kilométricos 38+500 al 41+000 y puntos kilométricos 44+500 al 63+000).
Zona de afección al arroyo del Marqués (puntos kilométricos 90+500 al 97+500).
Zona de afección al río y pantano de Cubillas (puntos kilométricos 97+500 al 103+500).
Bocas de entrada a los cinco túneles previstos.
Cada uno de los 18 enlaces previstos.
Estribos de viaductos y puentes.

Las acciones de restauración y recuperación ambiental de las áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía y deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra. A este fin se redactará un plan de obra en el que se establezcan la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones.

8. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un Programa de Vigilancia para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones, y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del Organismo sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

Descripción de la ejecución de los pasos de fauna a que se refiere la condición 2.

Descripción de la ejecución de las obras de corrección acústica a que se refiere la condición 4.

Descripción de la ejecución de las actuaciones relativas a la prevención de la erosión, recuperación, restauración e integración ambiental incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 7.

Antes de la emisión del acta de recepción definitiva y anualmente durante un plazo de tres años desde la emisión de dicha acta:

Informes sobre la eficacia de los pasos de fauna construídos, a que se refiere la condición 2.

Informes sobre los niveles sonoros reales alcanzados en los lugares y períodos a que se refiere la condición 4 y medidas correctoras complementarias a realizar, si superan los límites establecidos en dicha condición.

Informes sobre el estado y progreso de las áreas en 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 riesgos, 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 remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesarias y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Modificaciones de trazado derivadas del cumplimiento de la condición 1.

Estudio de desplazamientos de fauna así como los pasos de fauna que de él se deriven, según se establece en la condición 2.

Medidas para evitar la turbidez de las aguas y su contaminación por vertidos durante la fase de obras, así como las adoptadas para evitar la contaminación a causa de posibles accidentes del transporte y de las escorrentías de la lluvia sobre la calzada durante la fase de explotación, a las que se refiere la condición 3.

Proyecto de medidas de corrección acústica, a que se refiere la condición 4.

Acciones preventivas y de protección del patrimonio arqueológico, a que se refiere la condición 5.

Proyecto de recuperación ambiental y Plan de Obra, a que se refiere la condición 7.

Programa de vigilancia ambiental, a que se refiere la condición 8.

Madrid, 19 de enero de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultados y respuestas recibidas

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| Delegación del Gobierno en Andalucía | X |
| Gobierno Civil de Granada. | |
| Gobierno Civil de Jaén. | |
| ICONA | X |
| Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía | X |
| Diputación Provincial de Granada. | |
| Diputación Provincial de Jaén. | |
| Ayuntamiento de Bailén. | |
| Ayuntamiento de Mengíbar | X |
| Ayuntamiento de La Guardia de Jaén. | |
| Ayuntamiento de Pegalajar. | |
| Ayuntamiento de Cambil. | |
| Ayuntamiento de Carchel. | |
| Ayuntamiento de Campillo de Arenas. | |
| Ayuntamiento de Campotéjar. | |
| Ayuntamiento de Dehesas Viejas. | |
| Ayuntamiento de Albolote | X |
| Ayuntamiento de Peligros. | |
| Ayuntamiento de Jaén | X |

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| Enebro. Artemisa (Colectivo ecologista) de Granada. AGNA DEN (Agrupación Granadina de Naturalistas). Facultad de Ciencias de Granada. | |

La respuesta de ICONA fue la siguiente: No cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento, por cuanto no afecta a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad ecológica deba ser preservada, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitats deban ser preservados al amparo de la legislación vigente.

Los aspectos más significativos contenidos en las restantes respuestas son los siguientes:

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía propone como medidas para evitar un impacto ambiental superior a lo estrictamente necesario, que el trazado de la nueva autovía coincida, en la provincia de Granada, con la actual carretera N-323. Recomienda la revegetación de taludes y terraplenes con especies propias del área afectada, e informa sobre la existencia de unas excavaciones arqueológicas en el entorno del pantano de Cubillas.

El Ayuntamiento de Albolote propone el desdoblamiento de la carretera actual a su paso por el pantano de Cubillas con el fin de no afectar a los pequeños bosques que lo rodean; advierte sobre la existencia de varios núcleos urbanos desde dicho pantano hasta Granada, proponiendo que se adopten medidas contra el ruido, solicita un paso subterráneo para el núcleo de El Chaparral; informa sobre la proximidad del canal de Albolote, a cielo abierto, que proporciona agua potable a diversas poblaciones, advierte sobre la ocurrencia de lluvias torrenciales en la zona que ocasionan el desbordamiento de barrancos, y menciona la existencia de un yacimiento romano en el pantano de Cubillas.

El Ayuntamiento de Jaén advierte que debe tenerse presente el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Jaén y sugiere la conveniencia de realizar plantaciones con especies autóctonas.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El tramo de la autovía Bailén-Motril objeto del estudio queda enmarcado entre el final del arco de la variante de Bailén correspondiente a la carretera N-323, punto situado en el kilómetro 7 de dicha carretera en el término municipal de Jabalquinto y El Chaparral de la Cartuja, en el kilómetro 119, junto al embalse de Cubillas.

Los términos municipales atravesados son los siguientes: Jabalquinto, Mengíbal, Jaén, La Guardia de Jaén, Pagalajar, Los Cárcheles, Cambil, Campillo de Arenas y Noalejo (provincia de Jaén) e Iznalloz, Campotéjar, Deifontes y Albolote (provincia de Granada).

Todas las opciones se han desarrollado a lo largo del corredor de la carretera actual, duplicando la calzada en aquellos tramos cuyas características geométricas y ausencia de edificaciones colidentes permiten este tipo de solución y proyectando variantes de nuevo trazado cuando las dos características anteriores no lo permiten.

El estudio plantea una solución base (opción 1) a lo largo de todo el tramo, con nueve soluciones parciales (opciones 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11) en otros tanto subtramos de la solución base, además de la solución del documento complementario que mantiene la continuidad del trazado de la N-323 como vía de servicio.

A efectos de valoración se ha dividido el estudio de los cuatro tramos siguientes:

Tramo I: Bailén-Jaén (norte).

Tramo II: Jaén (norte)-intersección N-324.

Tramo III: Intersección N-324-límite provincia de Granada.

Tramo IV: Límite provincia de Jaén-Granada.

Las opciones estudiadas son las siguientes:

Opción 1: Comienza en el final de la variante de Bailén, cruza el río Guadalquivir aguas arriba del actual puente y comprende una variante de Mengíbar al este de la existente, continuando hasta el núcleo de Las Infantas. Desde el cruce del río hasta después del núcleo de Las Infantas la autovía es de nuevo trazado, aprovechándose la carretera actual como vía de servicio.

Desde Las Infantas hasta el enlace Jaén-norte se duplica la carretera actual. Después de circunvalar Jaén por el noroeste con un nuevo trazado, la solución cruza el río Guadalbullón y la N-321 y se posiciona en la margen derecha del río a cotas más altas que la carretera actual hasta las proximidades de La Guardia de Jaén.

Desde las proximidades de La Guardia de Jaén y hasta el límite de la provincia, el trazado sigue el curso del río Guadalbullón con radios mínimos de 450 metros y mediana reducida a 3 metros.

Desde el límite de provincias hasta el final del estudio se duplica la carretera actual.

La longitud total de esta opción es de 104,6 kilómetros (62,0 de nuevo trazado y 42,6 de duplicación).

Se prevén los 19 enlaces siguientes: Mengibar (norte y centro), Las Infantas, Grañena, Jaén-norte, N-321, La Guardia de Jaén, La Guardia-Pegalajar, N-324, Carhelejo, Santa Lucía, Campillo de Arenas, Noalejo, Campotejar (norte y sur), Dehesas Viejas, Venta de la Nava, Mitagalón y Delfontes.

Opción 2: Se desarrolla entre D.D.O.O. 7,800 y 11,200 con 3,6 kilómetros de longitud y consiste en un aprovechamiento parcial de la carretera actual entre Mengibar y la estación de Olivicultura.

Opción 3: Entre D.D.O.O. 3,600 y 11,400. Variante de Mengibar al este del ferrocarril Espeluy-Jaén. Es de nuevo trazado con una longitud de 7,4 kilómetros precisa un viaducto de 290 metros, y varía la posición de los dos enlaces de Mengibar.

Opción 5: Entre D.D.O.O. 14,400 y 18,600. Se estudia para evitar la afección a la vega del Guadalbullón en la zona de Las Infantas. Su longitud es de 4,2 kilómetros de nuevo trazado.

Opción 6: Entre D.D.O.O. 24,100 y 29,300. Es una variante de Jaén más corta (5,4 kilómetros) aprovechando 1,5 kilómetros de la actual carretera, cambiando la ubicación del enlace Jaén-norte.

Opción 7: Entre D.D.O.O. 27,900 y 39,300. Es una opción más próxima a La Guardia de Jaén. La longitud es de 10,9 kilómetros de nuevo trazado, y precisa un enlace para facilitar la conexión con Jaén, mediante una glorieta giratoria a desnivel que obliga a realizar una variante de la N-323, sustituyendo este enlace a los denominados N-321 y La Guardia de Jaén, en la solución 1.

Opción 8: Entre D.D.O.O. 41,700 y 44,500. Es una variante al sur en el término municipal de Pegalajar, con una longitud de 2,8 kilómetros de nuevo trazado. Es preciso construir un túnel de 400 metros.

Opción 9: Entre D.D.O.O. 43,700 y 47,900. Es una opción a cotas más bajas en la zona de la Cerradura, pero dividiendo en dos la zona habitada. Su longitud total es de 4,2 kilómetros de los que 1,2 son duplicación. Precisa un túnel de 280 metros en su parte final.

Opciones 10 y 11: La opción 10 se desarrolla entre D.D.O.O. 50,100 y 51,200, con el fin de evitar el túnel de la opción 1.

La opción 11 se desarrolla en el término municipal de Carhelejo, entre D.D.O.O. 51,300 y 54,100, aprovechando el trazado actual pero sin duplicarlo. Su longitud es de 2,8 kilómetros de nuevo trazado.

También se ha estudiado la alternativa de mantenimiento de la N-323 implantando, de esta forma, un trazado completo de nueva autovía. Para ello, se ha planteado un nuevo trazado de la carretera N-323 en aquellos tramos en los que la autovía se propone como desdoblamiento de la actual carretera.

Finalmente, el estudio selecciona como opción más recomendable la opción 1, combinada con las opciones 5, 7 y 10 en los subtramos correspondientes, y consiste en una autovía de 103,750 kilómetros de longitud de los que 40,947 kilómetros son de duplicación y 62,803 kilómetros de nuevo trazado; con una velocidad de proyecto de 100 Km/h, un radio mínimo absoluto de 450 metros, una pendiente máxima del 6 por 100, una mediana normal de 10 metros y reducida de 3 metros entre Pegalajar y el Puerto de Carretero. Se han previsto 18 enlaces, 23 pasos superiores, 35 pasos inferiores y 5 túneles.

ANEXO III

Resumen del estudio de Impacto Ambiental

Contenido:

El estudio de Impacto Ambiental se ha realizado sobre las opciones consideradas en el estudio informativo, sin plantear ningún corredor alternativo, por considerar a priori que desde el punto de vista ambiental es más favorable utilizar el que ya soporta la vía existente.

En los tres primeros capítulos se expone la finalidad del estudio, la metodología aplicada, los objetivos de calidad y los criterios de evaluación.

Dentro de la valoración del estado inicial del territorio desarrolla ampliamente la descripción de los espacios protegidos, aportando como

documentación los Planes Especiales de Protección del Medio Físico de las provincias de Jaén y Granada y los yacimientos arqueológicos a lo largo del trazado, catalogados por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

El estudio destaca la presencia de varios Complejos Serranos de Interés Ambiental, cuyo límite es precisamente la actual carretera, y el Paisaje Agrario de Interés, constituido por las riberas del río Guadalbullón en la provincia de Jaén, siendo ambas denominaciones, figuras de planeamiento de protección especial compatible con la construcción de infraestructuras viarias.

La valoración de impactos se efectúa por tramos, para cada una de las opciones propuestas por el estudio informativo.

Se desarrolla un capítulo específico de afecciones a los Complejos Serranos de Interés Ambiental.

Los impactos calificados como severos se encuentran mayoritariamente en la fase de obras y en la fase de explotación, en la variante de Mengibar (opciones 1 y 3), variante de Jaén (opciones 1 y 7) y variante de la Cerradura (opciones 1 y 9). Las alteraciones que durante la fase de explotación hacen considerar el impacto como severo son las debidas a los permanentes problemas paisajísticos, al aumento de los niveles acústicos y a la afección a entornos húmedos con alta potencialidad ecológica.

El estudio afirma que no parece se afecte a ningún punto de interés arqueológico. No obstante, recomienda una delimitación precisa para aquellos yacimientos que se encuentran en lugares cercanos a la traza.

Se propone un listado de medidas correctoras que son prácticamente las mismas para cada una de las opciones estudiadas. Estas medidas consisten en distintas actuaciones sobre el medio físico, la cubierta vegetal, la fauna terrestre, fauna acuática, el paisaje y el hábitat humano. Se incluye un breve condicionado a incluir en el pliego de prescripciones de la obra.

Con el título de programa de vigilancia ambiental se establecen previsiones para servir de guía en la redacción de los proyectos de trazado y construcción de la alternativa seleccionada. Las previsiones de este apartado del estudio han sido consideradas en el condicionado de la declaración de impacto ambiental.

El estudio de impacto ambiental concluye que no se van a presentar excesivos costes ambientales en ninguna de las opciones analizadas, al discurrir por un corredor bastante simplificado en cuanto a componentes naturales y donde ya están presentes las principales alteraciones debidas al tráfico.

Se adjuntan como anejo las fichas de los Complejos Serranos de Interés Ambiental y la memoria de ordenación del Plan Especial de Protección del Medio Físico de las provincias de Jaén y Granada, elaborados por la Consejería de Política Territorial de la Junta de Andalucía. También se adjuntan planos de localización de yacimientos arqueológicos, planos de las opciones de trazado estudiadas y un reportaje fotográfico.

Análisis del contenido:

La valoración de estado preoperacional se efectúa atendiendo primordialmente a los espacios naturales protegidos, tratando el resto del territorio de una manera supérflua. El estudio no contempla la posible acomodación de la vía a los Planes Generales de Ordenación Urbana de los diversos municipios afectados.

Aunque en general el estudio de impacto ambiental se ajusta a lo requerido en el artículo 7 del Reglamento su contenido se encuentra deficientemente estructurado a lo largo del documento.

En algunos aspectos el estudio no ofrece ningún tipo de detalle, y así, en lo referente a su propuesta de modificación de la planta y el perfil longitudinal, no precisa en qué tramos sería necesario tal revisión y en las medidas correctoras propuestas, no precisa su ubicación y definición técnica y económica.

El estudio carece de Programa de Vigilancia Ambiental, puesto que el contenido que aporta bajo este epígrafe no corresponde al seguimiento y control de las fases de construcciones y explotación de la vía.

La cartografía temática aportada es escasa, incluyendo únicamente la referente a espacios naturales protegidos y a arqueología.

Finalmente, el estudio no elige opción alguna, limitándose a dar todas ellas por válidas, diciendo que en cualquier caso los impactos corregidos serán asumidos por el territorio.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de Impacto Ambiental

Alegantes:

Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Direcciones Provinciales de Jaén y Granada.

Grupo Ecologista Joven Guardia Verde de La Guardia.

Asociación Agraria Jóvenes Agricultores (ASAJA-La Guardia).

Sociedad Cooperativa Andaluza del Campo «San Sebastián» de La Guardia.

Ayuntamiento de La Guardia.

Contenido de las alegaciones ambientales más significativas:

La Dirección Provincial de la Agencia de Medio Ambiente en Jaén está de acuerdo con el trazado propuesto en el estudio informativo, siempre que se contemplen los siguientes aspectos:

Establecimiento de medidas adecuadas en los taludes de desmonte con alturas y pendientes elevadas, que posibiliten su revegetación.

Elección de lugares adecuados de vertido (vertederos controlados y zonas de antiguas extracciones).

Establecimiento de pasos para fauna especialmente en el tramo III.

Plantación de especies arbóreas autóctonas de rápido crecimiento en la ribera del río Guadalbullón.

La Dirección Provincial de la Agencia de Medio Ambiente en Granada recomienda que se consideren alternativas de trazado en el tramo en el que se afecta al río y al pantano de Cubillas; expone la conveniencia de extraer los préstamos de canteras que ya estén en explotación; pide que se determinen los puntos de ubicación de escombreras y vertederos; que se proceda a la restauración de los caminos de servicio a la obra una vez finalice su función; que se revegeten taludes, desmontes y medianas; que se realice un cambio de trazado entre los puntos kilométricos 90,300 y 95,500 con objeto de evitar la afección de la autovía sobre el arroyo del Marqués y el río Cubillas, y que se construya un viaducto en vez del terraplén proyectado entre los puntos kilométricos 102,900 y 103,300.

El Grupo Ecologista «Joven Guardia Verde» de La Guardia expone que el estudio informativo no ha considerado el impacto ambiental que ocasionara la ocupación de tierras fértiles de huerta así como la limitación de accesos desde el núcleo de La Guardia al río Guadalbullón. Solicita medidas de corrección ambiental.

La Sociedad Cooperativa «San Sebastián» y la Asociación Agraria Jóvenes Agricultores en La Guardia exponen su oposición a la ocupación de terrenos de huerta y a la ocupación de terrenos con afloramientos de aguas subterráneas. Solicitan que la opción seleccionada sea sustituida por la opción 1.

Diferentes alegaciones particulares hacen referencia al posible impacto paisajístico.

5222 RESOLUCION de 29 de enero de 1993, del Centro Español de Metrología, por la que se autoriza la prórroga de la aprobación de modelo número 89093, del aparato surtidor, modelo «Multi-Line», otorgada a la firma «Koppens Ibérica, Sociedad Anónima», con Registro de Control Metrológico número 0530.

Vista la petición interesada pro la Entidad «Koppens Ibérica, Sociedad Anónima», domiciliada en avenida Matapiñonera, número 2 de San Sebastián de los Reyes (Madrid), en solicitud de autorización de prórroga de la aprobación de modelo número 89093, del aparato surtidor electrónico, modelo «Multi-Line», aprobado por Resolución de 30 de noviembre de 1989, («Boletín Oficial del Estado» de 12 de enero de 1990), el Centro Español de Metrología del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con la Ley 3/1985, de 18 de marzo; el artículo 100 de la Ley 31/1990, de 28 de diciembre; el Real Decreto 1616/1985, de 11 de septiembre, así como la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, de 28 de diciembre de 1988, por la que se regulan los sistemas de medida de líquidos distintos del agua, ha resuelto:

Primero.—Autorizar la prórroga por un plazo de validez de diez años, a partir de la fecha de esta Resolución, a favor de la Entidad «Koppens Ibérica, Sociedad Anónima», de la aprobación de modelo número 89093, del aparato surtidor electrónico, modelo «Multi-Line».

Segundo.—Próximo a transcurrir el plazo de validez que se concede, la Entidad interesada, si lo desea, solicitará del Centro Español de Metrología, nueva prórroga de la aprobación de modelo.

Tercero.—Siguen vigentes los mismos condicionamientos que figuraban en la Resolución de aprobación de modelo.

Tres Cantos, 29 de enero de 1993.—El Presidente del Centro Español de Metrología, Antonio Llardén Carratalá.

5223 RESOLUCION de 28 de diciembre de 1992, del Centro Español de Metrología, por la que se concede aprobación de modelo de la báscula electrónica pesapersonas, modelo Electro-medical, fabricada y presentada por don Antonio Docampo Fernández.

Vista la petición interesada por don Antonio Docampo Fernández, domiciliado en rua de Bouza, número 10. Lugo, en solicitud de aprobación de modelo de báscula electrónica pesapersonas, modelo Electro-medical, este Centro Español de Metrología del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con la Ley 3/1985, de 18 de marzo; el artículo 100 de la Ley 31/1990, de 28 de diciembre; el Real Decreto 1616/1985, de 11 de septiembre, y la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 28 de diciembre de 1988, por la que se regulan los instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático, ha resuelto:

Primero.—Conceder aprobación de modelo por un plazo de validez de diez años, a partir de la fecha de esta Resolución, a favor de don Antonio Docampo Fernández, de la báscula electrónica pesapersonas, modelo Electro-medical, cuyas características metrológicas principales son las siguientes:

Alcance máximo: 140 Kg.
Alcance mínimo: 2 Kg.
Escalón real: 200 g.
Escalón de verificación: 200 g.
Número de escalones: 700.
Clase de precisión: III.
Tensión de alimentación: 220 V.
Temperatura de funcionamiento: 0 ° C/40 ° C.
Célula de carga: Utilcell, mod. 150 (150 Kg).

Segundo.—El signo de aprobación de modelo será:

| |
|-------|
| 0171A |
|-------|

| |
|-------|
| 92095 |
|-------|

Tercero.—Los instrumentos correspondientes a la aprobación de modelo, a que se refiere esta Resolución, llevarán una de las siguientes inscripciones de identificación en su placa de características:

Nombre y anagrama del fabricante:
Denominación del modelo:
Clase de precisión, en la forma: ○
Número de serie y año de fabricación:
Alcance máximo, en la forma: Máx =
Alcance mínimo, en la forma: Mín =
Escalón real, en la forma: d =
Frecuencia de la corriente eléctrica de alimentación.
Escalón de verificación, en la forma: e =
Tensión de la corriente eléctrica de alimentación.
Signo de aprobación de modelo, en la forma: E

Cuarto.—Para garantizar un correcto funcionamiento de los instrumentos, se procederá a su precintado una vez realizada la verificación primitiva, según se describe y representa en los planos que sirvieron de base para su estudio por el Centro Español de Metrología.

Quinto.—Los instrumentos correspondientes a la aprobación de modelo a que se refiere esta Resolución, deberán cumplir todos los condicionamientos contenidos en el anexo al certificado de aprobación de modelo.

Tres Cantos, 28 de diciembre de 1992.—El Presidente, Antonio Llardén Carratalá.