tomía patológica de la biopsia realizada. De esta manera, se acortaría el tiempo de espera entre el resultado patológico de la mamografía, el diagnóstico de certeza y la decisión terapéutica (en cualquier caso la intervención quirúrgica se efectuará antes de los treinta días de la recepción del resultado de la mamografía).

5.3 Previamente a ser atendida en los Servicios de Atención Especializada, el Servicio de Admisión correspondiente abrirá historia clínica a la mujer que aún no la posea dentro del hospital del INSALUD.

Sexta. *Comisión de Seguimiento.*

6.1 Se constituirá una Comisión de Seguimiento que asegure la coordinación entre las Administraciones y vele por que se cumplan las actuaciones reflejadas en el presente acuerdo.

6.2 La Comisión revisará periódicamente la información suministrada, emitirá propuestas y establecerá controles de calidad del proceso. Las reuniones recogerán en acta lo tratado y tendrán una periodicidad fijada de antemano, convocándose a instancia de cualquiera de las partes.

6.3 La Comisión de naturaleza paritaria estará integrada por representantes de la Consejería de Sanidad de Ceuta y del INSALUD, siendo el número de representantes los que las partes estimen en cada momento.

Séptima. *Duración.*—El presente Convenio tendrá validez desde el día de la fecha hasta el 31 de diciembre de 1999 en que finaliza la primera vuelta del programa.

El Convenio se entenderá prorrogado por años naturales, salvo denuncia expresa de alguna de las partes, con tres meses de antelación a la fecha de su vencimiento.

El Presidente de la Ciudad Autónoma de Ceuta, Jesús Cayetano Fortes Ramos.—El Presidente ejecutivo del Instituto Nacional de la Salud, Alberto Núñez Feijoo.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

20019 *RESOLUCIÓN de 15 de julio de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la autovía de Levante a Extremadura. Tramo: Ciudad Real, N-430, a Atalaya del Cañavate, A-31. Provincias de Ciudad Real, Albacete y Cuenca, 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 de las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras remitió el 28 de enero de 1994, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del proyecto citado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La finalidad del proyecto, que se desarrolla por las provincias de Ciudad Real, Albacete y Cuenca, es la definición de las diferentes alternativas de trazado planteadas en la construcción de la autovia que unirá Ciudad Real y Atalaya del Cañavate, desde el enlace de Miguelturra, en la variante este de Ciudad Real, hasta la autovía A-31, de Honrubia a La Roda.

Recibida la 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, con fecha 22 de septiembre de 1994, 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 I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 14 de febrero de 1997, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 15 de octubre de 1997 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación 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 autovía de Levante a Extremadura. Tramo: Ciudad Real, CN-430, a Atalaya del Cañavate, A-31. Provincias de Ciudad Real, Albacete y Cuenca.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada y estudiadas las alternativas de trazado propuestas en el estudio de impacto ambiental, se considera que la alternativa 2.I + 1.II + 2.III, incluyendo los ramales de Daimiel y Membrilla, propuesta por el estudio informativo, es ambientalmente viable, si se cumplen las condiciones que a continuación se exponen y se modifica su trazado de la siguiente forma:

En el término municipal de Miguelturra, aproximadamente entre los kilómetros 5 y 9, el trazado se desplazará lo necesario hacia el norte para no afectar al área de vegetación autóctona existente en la zona.

A la altura del centro penitenciario de Herrera de la Mancha, el trazado se ajustará de manera que no se afecte a la mancha de encinar existente en sus proximidades.

En el término municipal de San Clemente, donde se desarrollan el pinar de «Propios» (montes de utilidad pública números 222 y 223) y áreas de matorral con arbolado disperso (coníferas y frondosas), el trazado se realizará de forma que no se afecte a ninguna de estas formaciones boscosas, bordeando las mismas mediante los desplazamientos necesarios de la traza.

Condiciones

Primera. *Protección de los servicios existentes*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará la continuidad de los servicios existentes, carreteras nacionales y locales, ferrocarril, así como los caminos vecinales y vías pecuarias (Cañada Real) atravesadas por la traza y que se reflejan en el estudio de impacto ambiental. Asimismo, se prestará especial atención a las acequias y canales de riego existentes en la zona (variantes de Argamasilla de Alba y Tomelloso).

Segunda. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de no impactar significativamente las características del sistema fluvial existente en la zona, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte a dicho sistema fluvial.

En particular en las zonas próximas a los ríos Azuer y Córcoles, arroyo Pellejero y canal del Guadiana se situarán balsas de decantación, limitándose en la construcción de los puentes la franja de afección a la vegetación de ribera que se limitará al ancho estricto necesario para la construcción de las estructuras.

Asimismo, en el paso de los ríos y arroyos, en especial en el río Azuer y arroyo Pellejero, que, según indica la Confederación Hidrográfica del Guadiana, presentan riesgo de inundaciones, se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre y se respetará la permeabilidad

transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a cinco metros a cada lado del cauce.

Tercera. *Prevención de ruido.*—Aunque la construcción de la nueva vía producirá en general una mejora de las condiciones acústicas actuales, ya que discurre a distancia suficiente de los núcleos de población más cercanos, deberán diseñarse y ejecutarse las medidas adecuadas para conseguir que los niveles máximos de inmisión sonora no sobrepasen los 55 dB (A) Leq nocturnos ni los 65 dB (A) Leq diurnos, medidos en las áreas habitadas a dos metros de las fachadas y para cualquier altura. Se considera más sensible y será objeto de seguimiento especial, según se indica en el estudio de impacto ambiental, la zona próxima al centro penitenciario de Herrera de la Mancha, donde los niveles previstos superarán los límites recomendables.

Cuarta. *Protección del Patrimonio histórico-artístico y arqueológico.*—Debido a la proximidad del trazado a los yacimientos arqueológicos N-3 Barajas (Daimiel), N-16 La Capitana (Villarrobledo), N-18 Castellanos (Villarrobledo) y N—24 El Castillejo (Atalaya del Cañavate), según se indica en el estudio de impacto ambiental, se realizarán, en consulta con el órgano competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, las necesarias prospecciones de campo para el reconocimiento de potenciales restos arqueológicos a lo largo del trazado de la nueva vía.

En todo caso, por lo anteriormente expuesto, el proyecto de construcción incorporará un programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, en consulta con el referido órgano competente.

Quinta. *Protección de la fauna.*—Con objeto de minimizar el efecto barrera y el riesgo de atropello de la fauna, se llevará a cabo un estudio, en consulta con el órgano competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, sobre sus pasos naturales, y se diseñarán, presupuestarán y ejecutarán los pasos en concordancia con aquéllos y distanciados unos cinco kilómetros a lo largo del trayecto. Dichos pasos pueden ser aéreos o subterráneos en función de las características del terreno, aprovechando convenientemente los desniveles topográficos con objeto de que el paso sea una continuidad de la pendiente del entorno. En cualquier caso, se recomiendan bocas de entrada y salida en cono con diámetro exterior mínimo de 15 a 20 metros, estrechándose a un mínimo de 6 a 8 metros donde sea necesario. Los pasos subterráneos deberán tener una altura mínima de cuatro metros.

Asimismo, y dado que el trazado afecta a un área de importancia internacional para las aves en la que hay presencia de aves esteparias, se delimitarán, en la medida de lo posible, previa consulta a la Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, las zonas que albergan en la actualidad poblaciones de aves de interés en el área de San Clemente, con el fin de tomar las medidas oportunas para minimizar los efectos que sobre las mismas pudieran ocasionar las obras.

Sexta. *Protección de la vegetación.*—Debido a la existencia en determinadas partes del trazado de zonas con vegetación autóctona (Miguelturra, centro penitenciario de Herrera de la Mancha y San Clemente), además de realizar los cambios de trazado indicados al principio de esta declaración, se delimitará la zona ocupada por la explanación a lo largo de la traza, limitándose los movimientos de maquinaria solamente a la zona de ocupación de la vía.

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

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: zonas de préstamos, vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, desmontes y terraplenes, y pasos sobre los ríos Azuer, Córcoles, arroyo Pellejero y canal del Guadiana.

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

En particular, los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para los taludes de desmonte en tierra y de terraplén será como mínimo 2H: 1V para favorecer su revegetación. Igualmente se recuperará la capa superior de suelo vegetal, que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra, para su posterior utilización en el proceso de revegetación.

Octava. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental 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 esta declaración.

En el programa se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratación de las Administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. A tal efecto, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto deberá especificar el equipo responsable de la dirección ambiental de obra.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
b) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las actuaciones relativas a permeabilidad territorial realmente ejecutadas, a que se refiere la condición primera.

Informe sobre las actuaciones relativas a protección del sistema hidrológico e hidrogeológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición segunda.

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

Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección realmente ejecutadas, a que se refiere la condición cuarta.

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

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la protección de la vegetación, a que se refiere la condición sexta.

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

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

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

Informe sobre la eficacia de los pasos de fauna, a que se refiere la condición quinta.

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

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

Novena. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental antes de la contratación de la obra un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Reposición de vías pecuarias y estudio de permeabilidad de la infraestructura, a que se refiere la condición primera.

Diseño de actuaciones relativas a la protección del sistema hidrológico para la fase de construcción y para la fase de explotación, a que se refiere la condición segunda.

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

Estudio y pasos de fauna, a que se refiere la condición quinta.

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

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

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

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

Madrid, 15 de julio de 1998.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la C. A. de Castilla-La Mancha	—
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla—La Mancha	—
Confederación Hidrográfica del Guadiana	X
D. G. de Cultura de la Junta de Castilla—La Mancha	X
D. Territorial del M.O.P.U. en Castilla—La Mancha	X
Consejería de Agricultura	X
D. G. de Montes, Caza y Pesca. Consejería de Agricultura	—
Ayuntamiento de Ciudad Real	—
Ayuntamiento de Miguelturra (Ciudad Real)	X
Ayuntamiento de Carrión de Calatrava (Ciudad Real)	X
Ayuntamiento de Torralba de Calatrava (Ciudad Real)	—
Ayuntamiento de Daimiel (Ciudad Real)	—
Ayuntamiento de Manzanares (Ciudad Real)	—
Ayuntamiento de Alcázar de San Juan (Ciudad Real)	—
Ayuntamiento de Argamasilla de Alba (Ciudad Real)	—
Ayuntamiento de Campo de Criptana (Ciudad Real)	—
Ayuntamiento de Tomelloso (Ciudad Real)	X
Gobierno Civil de Albacete	X
Diputación Provincial de Albacete	—
Ayuntamiento de Socuéllamos (Ciudad Real)	X
Ayuntamiento de Villarrobledo (Albacete)	—
Ayuntamiento de San Clemente (Cuenca)	X
Ayuntamiento de El Provencio (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Vara del Rey (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Atalaya del Cañavate (Cuenca)	X
Gobierno Civil de Ciudad Real	—
Gobierno Civil de Cuenca	—
Asociación naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (ADECAM) (Toledo)	—
Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural, La Puebla de Montalbán (Toledo)	—
Acción ecologista «Cerro del Águila» (Albacete)	—
ADENA/FAPAS/FORESTAL, Villamalea (Albacete)	—
AEDENAT (Albacete)	—
Colectivo naturalista «Jabalón» (Ciudad Real)	—
Colectivo ecologista «Masiega» (Ciudad Real)	—
Asociación ecologista «Litra», Daimiel (Ciudad Real)	—
Organización ecologista «Cabañeros» (Ciudad Real)	—
Asociación de «Hoces de Cuenca» (Cuenca)	X
Centro Excursionista de Valencia (Valencia)	—
CODA	—
AEDENAT	X
F.A.T.	—
ADENA	—
S.E.O.	X
ICONA	X
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	—

Resumen del contenido de las respuestas

ICONA considera que no cabe formular en principio, e independientemente de los resultados que se deriven del estudio de impacto ambiental correspondiente, observaciones relevantes particulares a ninguna de las alternativas de trazado que se proponen.

El Gobierno Civil de Albacete indica que es necesario determinar todas las vías pecuarias interceptadas por la nueva autovía, así como los principales pasos de maquinaria agrícola, dotando de las estructuras necesarias a la nueva vía para conseguir la permeabilidad territorial.

Asimismo, considera que se debe realizar un estudio de recuperación ambiental e integración paisajística de la zona de préstamos, vertederos e instalaciones de obra, debiéndose incluir en la revegetación especies propias de la zona.

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que el estudio de impacto ambiental deberá centrarse en los recursos naturales de mayor interés, como son:

Zonas húmedas, permanentes o estacionales.
Saladares.
Vegas y tablas fluviales
Estepas yesosas.
Bosques de galería fluviales.
Cursos de agua habitados por galápagos, bermejuela, pardilla, calundino o cangrejo autóctono.
Encinares y pinares de piñonero.
Coscojares preclimácicos.
Áreas importantes para especies vegetales endémicas.
Áreas importantes para las aves esteparias.
Formaciones dunares fósiles.
Afloramientos volcánicos.

De los tipos de recursos señalados, se conoce la existencia en el área de influencia de las distintas alternativas, de los siguientes:

Encinares o pinares de piñonero como es el pinar de San Clemente, declarado monte de utilidad pública.
Áreas importantes para las aves esteparias:
Pozuelo de Calatrava-Ballesteros de Calatrava.
Villarrobledo sur.
San Clemente-La Revuelta-Vara del Rey-Casas de Fernando Alonso.
Áreas importantes para especies vegetales endémicas, como «el Montecino» en Villarrobledo.
Afloramientos volcánicos como es el existente entre Ciudad Real y Torralba de Calatrava (mar de llanada).

Asimismo se debe prestar especial atención a las numerosas vías pecuarias atravesadas por la traza.

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa de modo genérico que el estudio de impacto ambiental deberá incluir un estudio del patrimonio histórico y arqueológico de la zona afectada por las obras.

El Ayuntamiento de Miguelturra comunica que el impacto más negativo se puede producir en los polígonos 3, 6, 4 y 27, al existir zonas de vegetación autóctona y áreas de suelo no urbanizable, especialmente protegido (Cerro de los Lobos, Las Cañadas y Sierra de San Isidro).

El Ayuntamiento de Atalaya del Cañavate comunica que no existen problemas de impacto ambiental en el desarrollo del proyecto.

El Ayuntamiento de San Clemente informa favorablemente el proyecto significando que se deben respetar las masas arbóreas del municipio, especialmente los montes denominados del Estado y de la Piná.

El Ayuntamiento de Carrión de Calatrava solicita que se modifique el trazado de la autovía de manera que ésta diste del centro del pueblo dos kilómetros y que en el proyecto se contemplen accesos al Polígono Industrial.

El Ayuntamiento de Tomelloso considera que el impacto ambiental es similar entre las opciones que afectan a su territorio, debiendo tenerse en cuenta el hecho físico de la variante de Argamasilla de Alba-Tomelloso, así como el importante impacto para la zona de un trazado situado al norte de ambos núcleos de población, pues ello ocasionaría el encajonamiento de los dos municipios y una doble rotura paisajística al afectar al Campo de Montiel en dos zonas paralelas y muy próximas.

La Asociación Hoces de Cuenca Ecológica Activa apunta una serie de deficiencias que a su juicio presenta la memoria-resumen, realizando una serie de consideraciones que se deberían tener en cuenta a la hora de realizar la evaluación ambiental.

Asimismo muestra especial sensibilidad por los aspectos socioeconómicos que pudieran verse afectados por las obras.

La Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza AEDENAT solicita que se paralice el proyecto y que, si se realiza una evaluación ambiental, la alternativa al proyecto sea la «Opción 0».

La Sociedad Española de Ornitología SEO informa que la nueva autovía atravesará el área de importancia internacional para las aves «San Clemente-Villarrobledo», cuyo valor ornitológico se debe especialmente a las aves esteparias, entre las que cabe destacar la importante población de avutarda.

El Instituto Tecnológico Geominero de España considera que han de tratarse especialmente los impactos asociados, tales como los derivados de la apertura de canteras de material de préstamo.

ANEXO II

Descripción del proyecto

Las características generales del proyecto son las siguientes:

Velocidad de proyecto: 120 Km/h.
Calzadas: 2 x 7,00 m.
Arcenes exteriores: 2,50 m.
Arcenes interiores: 1,00 m.
Mediana: Se justificará técnica y económicamente la anchura más conveniente en cada caso, optando entre 10,00 m ó más y 3,00 m.
Longitud de la alternativa seleccionada: 170,2 Km.
Restantes características: Condiciones correspondientes a una autovía de velocidad específica de 120 Km/h.

El itinerario se divide en tres partes:

Parte I. Ciudad Real. Comienzo de la variante de Argamasilla de Alba.
Parte II. Duplicación de calzada de la variante de Argamasilla de Alba-Tomelloso.
Parte III. Final de la variante de Argamasilla de Alba-Tomelloso-Atalaya del Cañavate.

Estableciéndose en cada una de las partes las siguientes alternativas:

Parte I: El número de alternativas propuestas en esta parte es de tres, con una variante de trazado en el origen del estudio (variante norte de Ciudad Real). Todas las alternativas presentan el mismo origen y final.
La descripción de las alternativas es la siguiente:

ALT.0.I. Comprende el aprovechamiento del corredor existente (N-420/430 y N-310).
ALT.1.I. Es la opción de trazado que, discurriendo al sur de la CN-420/430 entre el origen del estudio y Daimiel, se mantiene alejada del núcleo urbano de Manzanares.
ALT.2.I. Es la opción de trazado que, discurriendo al sur de la CN-420/430 entre el origen del estudio y Daimiel, se aproxima al núcleo urbano de Manzanares actuando de variante de población por el norte para a continuación aprovechar el corredor creado por la CN-310 hasta Argamasilla de Alba.

Parte II: El número de alternativas de trazado seleccionadas en esta parte es de una, la ALT.1.II, que corresponde a la duplicación de calzada de la actual variante de Argamasilla de Alba-Tomelloso.
Parte III: El número de alternativas de trazado seleccionadas en esta parte es de cinco, representando todas ellas igual origen y final.
La descripción de estas opciones es la siguiente:

ALT.0.III Corresponde al aprovechamiento del corredor existente (carretera N-310).
ALT.1.III Corresponde a la opción de trazado que discurre al norte de Villarrobledo y sur de San Clemente.
ALT.2.III Corresponde a la opción de trazado que discurre al sur de Villarrobledo, aprovechando el corredor de la N-310, y al sur de San Clemente.
ALT.3.III Corresponde a la opción de trazado que discurre al norte de Villarrobledo y norte de San Clemente.
ALT.4.III Corresponde a la opción de trazado que discurre al sur de Villarrobledo, aprovechando el corredor de la N-310, y norte de San Clemente.

Una vez analizadas las diferentes alternativas, el estudio informativo selecciona como itinerario más favorable el compuesto por las alternativas 2.I+1.II+2.III.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

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

Asimismo realiza una identificación, valoración de impactos y análisis comparativo de alternativas, para lo que selecciona una serie de indicadores, como son: Áreas de protección especial, fauna, vegetación, aspectos socioeconómicos, calidad paisajística, calidad del aire, hidrología, planeamiento, patrimonio arqueológico, movimiento de tierras.

La valoración y comparación se efectúa para cada una de las partes en que ha sido dividido el itinerario, llegando a las siguientes conclusiones:

Parte I

Áreas de protección especial: Ninguna de las alternativas estudiadas afecta a las áreas incluidas en el presente indicador, no obstante todas ellas discurren por zonas que se encuentran catalogadas como «áreas de influencia del Parque Natural de las Tablas de Daimiel». Estas zonas son el arroyo Pellejero y el río Azuer. Por ello el impacto se considera bajo en la fase de construcción debido a la posible contaminación por vertidos o lixiviación. En la fase de operación, el impacto se ha considerado muy bajo debido a que se reducen los riesgos de contaminación o posibles accidentes.

Fauna: Ninguna de las alternativas discurren por enclaves de interés para la fauna, por lo que la afección se reduce a aquellas especies que ocupan espacios humanizados (campos de cultivos o pueblos). Por ello el impacto se considera bajo en la fase de construcción, debido principalmente a molestias producidas por el movimiento de la maquinaria, y muy bajo en la fase de operación, ya que el impacto quedará reducido al riesgo de atropello.

Vegetación: Los trazados de las alternativas discurren en su mayoría por zonas de cultivos, siendo la única vegetación natural existente en el área una mancha de vegetación autóctona en el término municipal de Miguelturra, que se vería afectada por el trazado del tramo 0.1, común a las alternativas ALT 1.I y ALT 2.I. Por ello, el impacto durante la fase de construcción se considera medio, mientras que durante la fase de operación se considera bajo. La «Variante Norte» y la ALT.0.I presentarían un menor impacto al producirse la desafección del área de vegetación autóctona en el término municipal de Miguelturra.

Aspectos socioeconómicos: La puesta en funcionamiento de cualquiera de las alternativas ALT 0.I o ALT.2.I supone una mejora considerable para la población de Manzanares, dado que la proximidad de los trazados a la ciudad permitirá que ejerzan la función de variante de población. La ALT.0.I aprovecha las variantes existentes en las poblaciones de Carrión de Calatrava, Torralba de Calatrava y Daimiel. En este sentido, la autovía supondrá una barrera física para el crecimiento urbanístico de estas poblaciones, que en el caso de Torralba de Calatrava, se prevé que sea hacia el norte de la población. El núcleo de Daimiel vería también impedido su crecimiento tanto al norte (por la autovía) como al sur (línea de ferrocarril). Por ello el impacto de esta alternativa ALT.0.I. se ha considerado medio para ambas fases.

A pesar de los impactos negativos que se generan, sobre todo a particulares, como son los producidos por expropiaciones de terrenos agrícolas, división de parcelas, disminución de clientela en negocios existentes en la red de carreteras actual, etc., el impacto se ha considerado bajo en el caso de la opción ALT.1.I y muy bajo en el caso de la ALT.2.I por el acercamiento de la autovía a Manzanares.

El impacto se ha considerado más elevado en la fase de construcción que en la de operación, debido principalmente a las molestias que producen en la población los cortes de carreteras, desvíos, etc., inherentes a la construcción de cualquier infraestructura viaria.

Calidad paisajística: Las alternativas discurren por unidades de paisaje de baja calidad visual, por lo que el impacto se ha considerado bajo.

Calidad del aire: Las alternativas discurren a distancia suficiente de los núcleos de población más cercanos, por lo que no son previsibles molestias por ruido o contaminación atmosférica; no obstante es posible que durante la fase de construcción se produzcan algunas molestias por aumento de partículas en suspensión en el aire; por ello se ha considerado el impacto como muy bajo para esta fase. Las alternativas 2.I y 0.I presentan un impacto mayor, debido a que su trazado discurre próximo al centro penitenciario de Herrera de la Mancha, donde los niveles sonoros previstos superarán los límites recomendables; no obstante, al existir en la actualidad

la N-310, la modificación de los niveles sonoros no será muy marcada con respecto a los actuales, por lo que el impacto se ha considerado bajo.

Hidrología: El impacto en el medio hidrológico de las alternativas corresponde a la afección al río Azuer y arroyo Pellejero. El impacto ha sido considerado bajo para las alternativas ALT.1.I y ALT.2.I y algo superior para la ALT.0.I, al invadir parte del cauce del río Azuer. El impacto tendrá mayor entidad durante la fase de construcción debido a las posibles alteraciones y/o vertidos que se puedan producir en el cauce del río.

Planeamiento: La única afección al planeamiento urbanístico de las diferentes alternativas seleccionadas corresponde a un área de protección forestal en el término municipal de Miguelturra.

Patrimonio arqueológico: El impacto para las alternativas se considera muy bajo, dado que el trazado discurre próximo al yacimiento n.º 3 «Barrajas» (ALT.1.I y ALT.2.I) y al yacimiento n.º 8 «Las Cabezuelas» (ALT 0.I). El impacto se debe a que podría verse afectado por el movimiento de maquinaria durante la fase de obras.

Movimiento de tierras: El movimiento de tierras es moderado, siendo el balance del mismo superior en el caso de la alternativa ALT.2.I. El menor movimiento de tierras se presenta en la opción ALT.0.I.

Parte II

Áreas de protección especial: Las alternativas estudiadas no afectan a las áreas incluidas en el presente indicador. Por ello el impacto se considera nulo.

Fauna: La alternativa no discurre por enclaves de interés para la fauna, por lo que la afección se reduce a aquellas especies que ocupan espacios humanizados. Por ello el impacto se considera bajo en la fase de construcción, debido principalmente a molestias producidas por el movimiento de la maquinaria, y muy bajo en la fase de operación, ya que el impacto quedará reducido al riesgo de atropello.

Vegetación: La duplicación de la variante no afecta a zonas de vegetación natural. El impacto puede considerarse muy bajo.

Aspectos socioeconómicos: A pesar de los impactos negativos que se generan, sobre todo a particulares, como son los producidos por expropiaciones de terrenos agrícolas, interceptación de acequias, división de parcelas, disminución de clientela en negocios existentes en la red de carreteras actual, el impacto se ha considerado bajo en la fase de construcción y muy bajo en la fase de operación.

El impacto se ha considerado más elevado en la fase de construcción que en la de operación debido principalmente a las molestias que producen en la población los cortes de carreteras, desvíos, etc., inherentes a la construcción de cualquier infraestructura viaria.

Calidad paisajística: Al tratarse de la duplicación de la variante de Argamasilla de Alba-Tomelloso, la estructura del paisaje no se verá modificada. Por lo tanto, el impacto se considera muy bajo.

Calidad del aire: La alternativa discurre a distancia suficiente de los núcleos de población más cercanos, por lo que no son previsibles molestias por ruido o contaminación atmosférica; no obstante, es posible que durante la fase de construcción se produzcan algunas molestias por aumento de partículas en suspensión en el aire; por lo que se ha considerado el impacto como muy bajo para esta fase.

Hidrología: El trazado cruza el río Guadiana a su paso por la localidad de Argamasilla de Alba, por lo que durante la fase de obras se puede producir contaminación por vertidos, considerándose el impacto como bajo en esta fase, mientras que en la fase de operación se considera el impacto muy bajo.

Planeamiento urbanístico: No se produce afección al planeamiento, por lo que el impacto se considera nulo.

Patrimonio arqueológico: No se afecta ningún yacimiento arqueológico, por lo que el impacto se considera nulo.

Movimiento de tierras: El movimiento de tierras es de carácter moderado, por lo que el impacto se ha considerado muy bajo.

Parte III

Áreas de protección especial: La alternativa ALT.0.III atraviesa por el denominado «Pinar de Propios» (Monte Público n.º 222), lo que supondrá la destrucción de la vegetación existente, por lo que el impacto se considera alto.

Las ALT.1.III y ALT.2.III discurren en el término municipal de San Clemente por un corredor existente dentro del espacio denominado «Pinar de Propios» (corredor entre los Montes Públicos números 222 y 223). Por ello, y atendiendo a las posibles afecciones que se pueden producir durante la fase de obras (realización de pistas, movimiento de maquinaria, etc.) en la vegetación y fauna del área, se considera el impacto como medio y bajo en la fase de operación.

Las otras alternativas (ALT.3.III y ALT.4.III), al no afectar a ninguna área de protección especial, se considera que presentan un impacto nulo.

Fauna: En la parte III queda incluida el «Area de interés para las aves» n.º 081 «Villarrobledo-San Clemente», interesante por sus poblaciones de avutarda (*Otis tarda).* Estas poblaciones, con el aumento de los cultivos de regadíos, ven reducido su territorio. Actualmente en las áreas más próximas a Villarrobledo los regadíos han desplazado a los cultivos de secano donde estas aves encuentran un medio favorable; por ello las alternativas presentan un impacto medio durante la fase de construcción y bajo durante la de operación.

En el caso de la ALT.0.III además del espacio anterior, se atraviesa el denominado «Pinar de Propios» (San Clemente), pudiendo provocar el aislamiento y separación de condicionantes vitales de las especies faunísticas que lo integran a un lado y otro de la infraestructura. El impacto se considera en este caso alto en fase de construcción y medio en fase de operación.

Vegetación: Los trazados de las alternativas discurren en su mayoría por zonas de cultivos, siendo la única vegetación natural existente un área de pinares en el término municipal de San Clemente, que se vería afectado por el trazado del tramo 2.2 (alternativa ALT.0.III) y del inicio del tramo 1.3, (alternativas ALT.1.III y ALT.2.III), aunque en este último caso la afección sería mínima dado que el trazado aprovecha un corredor existente sin vegetación.

Por ello se considera el impacto medio durante la fase de construcción (movimiento de maquinaria, apertura de pistas, ...) y bajo durante la fase de operación para las alternativas ALT.1.III y ALT.2.III, y alto y medio para las fases de construcción y operación respectivamente en el caso de la ALT.0.III.

Las alternativas ALT.3.III y ALT.4.III discurren próximas a áreas donde existen bosquetes de encinas. Por ello, el impacto se considera bajo en la fase de construcción y muy bajo en la de operación. Todas las alternativas afectan en su parte final a determinadas áreas de matorral con arbolado disperso de poca entidad (coníferas y frondosas).

Aspectos socioeconómicos: Las alternativas que discurren por el norte de las localidades de Villarrobledo y/o San Clemente (ALT.1.III, ALT.3.III y ALT.4.III) ofrecen mayores inconvenientes a sus poblaciones, debido a que estos núcleos estructuran sus principales vías de penetración y comunicación así como sus áreas industriales hacia el sur de los cascos urbanos.

Por ello, se considera un impacto medio para las alternativas ALT.1.III, ALT.3.III y ALT.4.III. En el caso de las ALT.2.III y ALT.0.III, el impacto se considera como muy bajo.

Calidad paisajística: La alternativa ALT.0.III discurre íntegramente aprovechando el corredor de la CN-310, por lo que la estructura del paisaje no se verá afectada. Sin embargo presenta un punto de alta calidad visual en la zona donde atraviesa el denominado «Pinar de Propios» (monte público n.º 222). Por ello, el impacto se califica como alto.

Las alternativas ALT.1.III y ALT.2.III aprovechan el corredor existente entre los montes públicos números 222 y 223 (Pinar de Propios), discurriendo por una zona sin vegetación, pero de elevada calidad visual. En ambas operaciones el impacto se califica como medio.

Las alternativas ALT.3.III y ALT.4.III bordean el Pinar de Propios, aunque cruzan en dos ocasiones el río Rus. El impacto para dichas alternativas se califica como bajo.

Calidad del aire: Todas las alternativas discurren a distancia suficiente de los núcleos de población más cercanos, por lo que no son previsibles molestias por ruido o contaminación atmosférica;, no obstante es posible que durante la fase de construcción se produzcan algunas molestias por aumento de partículas en suspensión en el aire; por ello se ha considerado el impacto como muy bajo para esta fase.

Hidrología: El impacto en el medio hidrológico de las alternativas corresponde a la afección al río Córcoles al que cruzan todas las alternativas, y río Rus, que es cruzado en dos ocasiones por las alternativas ALT.3.III y ALT.4.III.

El impacto considerado ha sido, por este motivo, medio en las opciones ALT.3.III y ALT.4.III y bajo en el resto de alternativas. Se entiende que el impacto tendrá mayor entidad durante la fase de construcción, debido a las posibles alteraciones y/o vertidos que se puedan producir en el cauce del río. Se supone que las obras proyectadas en la nacional N-310 entre Tomelloso y Villarrobledo solucionan el actual problema de drenaje de la vía que existe en la actualidad.

Planeamiento: Las alternativas ALT.2.III y ALT.4.III afectan 900 m. de suelo urbano en el término municipal de Villarrobledo (tramo 1.6).

La alternativa ALT.0.III afecta 1.800 m de suelo urbano en el término municipal de Villarrobledo (tramo 2.2). Esta alternativa afecta también

1.800 m de suelo no urbanizable de protección especial en el término municipal de San Clemente, «Pinar de Propios» (monte público n.º 222).

Patrimonio arqueológico: Ninguna de las alternativas afecta a ninguno de los yacimientos arqueológicos conocidos, no obstante la alternativa ALT.0.III discurre próxima a los yacimientos n.º 18 «Castillejos» y n.º 15 «La Jaraba». Las alternativas ALT.1.III y ALT.2.III discurren próximas a dos yacimientos: el n.º 16 «La Capitana» y el n.º 214 «Castellanos»; por tanto, el impacto se considera bajo.

Las alternativas ALT.3.III y ALT.4.III discurren por las proximidades de dos yacimientos, los ya mencionados n.º 24 y n.º 18; por ello, el impacto se considera bajo, atendiendo siempre a las posibles afecciones que se puedan producir durante la fase de construcción.

Movimiento de tierras: El impacto de este indicador es inferior en los casos ALT.0.III y ALT.3.III que en el resto de las alternativas. El mayor impacto se produce en la opción ALT.2.III (mayor necesidad de préstamos), siendo los casos ALT.1.III y ALT.4.III similares e inferiores al caso de la ALT.2.III.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental se presentaron 55 escritos pertenecientes a organismos oficiales, asociaciones, empresas o particulares.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha comunica una serie de afecciones en relación con diferentes aspectos del medio natural, como son:

Afloramientos volcánicos.
Zonas húmedas permanentes o estacionales.
Cursos de agua.
Terrenos forestales.
Áreas importantes para las aves esteparias.
Espacios naturales protegidos.
Vías pecuarias.

La antigua Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento informa sobre posibles afecciones a las infraestructuras ferroviarias, como son la línea Madrid-Sevilla, Ciudad Real-Manzanares, Madrid-Linares y Madrid-Alicante.

El Ayuntamiento de Socuéllamos considera más favorable la alternativa 3.III en comparación con la 2.III, ya que esta última produce un grave impacto sobre el Pinar de Propios de San Clamente.

El Grupo Ecologista Jabalón considera que el proyecto afecta negativamente a la Sierra Lucía y sus alrededores, por lo que propone un trazado alternativo.

El Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Castilla-La Mancha propone una nueva alternativa de trazado consistente en desplazar su recorrido a la localidad de La Roda en Albacete, teniendo como punto de origen de la modificación del trazado en Villarrobledo y punto final en Motilla del Palancar. Con este cambio de trazado se pretende, entre otras cosas, no afectar al Pinar de Propios de San Clemente.

El Ayuntamiento de Carrión de Calatrava muestra su preocupación ante la falta de previsión de pasos elevados sobre la Cañada Real y los caminos del término municipal.

El Ayuntamiento de Miguelturra reitera anteriores escritos en los que informaba sobre las afecciones que el proyecto podría ocasionar en zonas de vegetación autóctona y áreas de suelo no urbanizable como El Cerro de Los Lobos, Las Cañadas y La Sierra de San Isidro.

BANCO DE ESPAÑA

20020 *RESOLUCIÓN de 14 de agosto de 1998, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios que este Banco de España aplicará a las operaciones que realice por propia cuenta durante los días del 17 al 23 de agosto de 1998, salvo aviso en contrario.*

	Comprador — Pesetas	Vendedor — Pesetas
Billetes correspondientes a las divisas objeto de cotización por el Banco de España:		
1 dólar USA:		
Billete grande (1)	147,30	153,37
Billete pequeño (2)	145,78	153,37
1 marco alemán	82,31	85,71
1 franco francés	24,55	25,57
1 libra esterlina	239,43	249,30
100 liras italianas	8,34	8,69
100 francos belgas y luxemburgueses	399,15	415,61
1 florín holandés	73,00	76,01
1 corona danesa	21,62	22,51
1 libra irlandesa	206,44	214,95
100 escudos portugueses	80,42	83,74
100 dracmas griegas	49,10	51,12
1 dólar canadiense	97,07	101,07
1 franco suizo	98,76	102,83
100 yenes japoneses	101,62	105,81
1 corona sueca	18,16	18,91
1 corona noruega	19,34	20,14
1 marco finlandés	27,07	28,19
1 chelín austríaco	11,70	12,18
Otros billetes:		
1 dirham	14,03	15,75

(1) Esta cotización es aplicable a los billetes de 10, 20, 50 y 100 dólares USA.
(2) Aplicable para los billetes de 1, 2 y 5 dólares USA.

Madrid, 14 de agosto de 1998.—El Director general, Luis María Linde de Castro.