

para los demás lugares o parroquias por las que discurra. Señalan que una vez abierta al tráfico la carretera constituirá un foco de ruido, de especial relevancia para el vecindario de la Parroquia de Sobradelo.

Particulares:

Se señalan las distintas fincas, terrenos y casas de particulares que se ven afectadas por el trazado de la vía.

Se señala que la propuesta A-2 aceptada genera en el término Municipal de Villagarcía de Arosa una serie de alteraciones y problemas, como son, el derribo de una empresa en vías de expansión, el vial discurre muy próximo a las edificaciones provocando contaminación acústica en la zona, el movimiento de tierras para la construcción provocará una división física en el lugar Zamar y por último en el lugar de As Quintáns, provocará la desaparición de un bosque de castaños centenarios que sirve de lugar de esparcimiento para los vecinos.

Se pide que se recoja en el estudio de Impacto Ambiental el número exacto de viviendas afectadas por la alternativa A-2 y que se expongan al público las medidas correctoras para poder examinarlas.

Dolores Romero Sanmartín: Alega que se afecta a una finca de su propiedad en la que existe una vivienda, un corral amurallado, un hórreo de piedra en el que en uno de sus extremos se ubica un reloj de so, y se estima de dichas construcciones datan del S. XVII y por tanto de una antigüedad de más de 200 años.

Se estima que la alternativa 2 es la que mayor impacto social ofrece y considerando de menor impacto social la alternativa 4.

El paso elevado en el D.O. 0+995 supone un fuerte impacto visual, así como de ruidos por la proximidad a unas viviendas, además que el sistema de relleno por terraplén puede ser un peligro por posibles derrumbes de tierra.

Se destruye un bosque de robles de cierta entidad en el Concejo de Villagarcía.

7489

RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Variante de Maracena, Atarfe y Pinos Puente. CN-342 de Badajoz a Granada (Granada)».

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 18 de marzo de 1992, a la antigua Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto «Variante de Maracena, Atarfe y Pinos Puente. CN-342 de Badajoz a Granada (Granada)», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 29 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 organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el Proyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de Información Pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 8 de abril de 1998, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de noviembre de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la Información Pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de Información Pública.

En consecuencia, la Secretaria General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el R.D.L. 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efecto ambiental, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto «Variante de Maracena, Atarfe y Pinos Puente. CN-342 de Badajoz a Granada (Granada)».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaria General de Medio Ambiente considera que las tres alternativas contempladas en el Estudio Informativo son muy similares ya que se desarrollan por una misma zona, diferenciándose ente sí básicamente, en la longitud y en el cruce o no, del río Genil.

No obstante la denominada opción 3, aunque es la de menor longitud, tiene su finalización en la A-92 antes del paso de esta por Santa Fe, con lo que se produciría un incremento de tráfico, a añadir al que ya tiene la citada autovía, con el consiguiente incremento de ruido y molestias sobre la población de la zona. Además con esta opción no se conseguiría el fin para el que se realiza el proyecto, como es la mejora de los accesos a Granada.

Por lo tanto, la Secretaria General de Medio Ambiente considera que las alternativas denominadas uno y dos presentadas en el Estudio Informativo son ambientalmente viables, siempre y cuando en la ejecución del proyecto se observen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las condiciones particulares y generales que a continuación se exponen:

1. Adecuación ambiental del trazado

El proyecto se desarrolla a lo largo de la Vega de Granada, zona en la que se realiza básicamente una actividad agrícola-forestal, donde al margen de las explotaciones propiamente dichas proliferan los caminos, acequias, pozos, etc., necesarios para este tipo de actividades.

Por lo tanto, una de las primeras precauciones que se deben adoptar es la de ocupar el terreno estrictamente necesario para conjugar la realización del proyecto, con el mantenimiento y desarrollo de las actividades consolidadas en el territorio.

Para ello, el proyecto adoptará la solución tipo A, en cuanto, a la mediana, es decir, barrera rígida para separar las calzadas. No obstante, si por razones de seguridad vial hubiera que adoptar otra solución, la Dirección General de Carreteras lo justificará documentalmente.

Asimismo, con relación a los terraplenes se adoptarán aquellos que optimicen la relación ocupación de terrenos, revegetación e intrusión visual, considerándose como posibilidad, en determinados tramos, la sustitución de dicho terraplén por una estructura (viaducto, muro, etc.).

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará la continuidad de los servicios existentes, de acuerdo a lo dispuesto en el estudio de impacto ambiental, poniendo especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con las carreteras actualmente en servicio, como son, la A-92, la N-432, A-329, el ferrocarril Granada-Bobadilla, así como los caminos y vías locales presentes en la zona como son entre otras la GR-NO-14 y la GR-NO-05.

Asimismo, deberá cuidarse la intersección con la red eléctrica, líneas telefónicas, colectores, etc.

3. Protección del sistema hidrológico

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona (río Genil, río Velillos y río Cubillos), así como las numerosas acequias, canales y pozos, no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención en todos los tramos del

trazado que, en su caso, discurran próximos a los ríos y arroyos antes citados.

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

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

Se minimizará la franja de afección a las riberas de los ríos y arroyos, cruzados por el eje, ríos Velillos y Cubillos en la opción 1 y ríos Velillos, Cubillos y Genil en la opción 2. Por su importancia, y características, estas precauciones se deberán extremar en el caso del río Genil, a pesar de la situación degradada en que se encuentra en la actualidad. Asimismo, se ocupará la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma. Igualmente, se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como vegetalmente, en una longitud aguas arriba y aguas abajo del mismo que supere la franja de afección estricta.

Por último, se minimizará la afección a los numerosos manantiales existentes en la Vega, así como a las también numerosas extracciones de bombeo, cuya finalidad es el abastecimiento agrícola, urbano e industrial.

4. Prevención del ruido

Antes del inicio de las obras se realizará un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente Condición. Dicho estudio considerará especialmente la proximidad de la nueva infraestructura a las siguientes zonas.

La Opción 1 afecta fundamentalmente a algunas viviendas de la urbanización «Caballo Blanco», en las proximidades del enlace número 3, encontrándose también en la zona de Torre Abeca, viviendas situadas a menos de 200 metros de la autovía.

La opción 2 puede presentar algún problema en el enlace de Santa Fe, en el que se afecta a un bloque de viviendas de tres pisos y, en menor medida a un hotel-restaurante.

Asimismo, con carácter general se analizarán las posibles afecciones a las casas de campo existentes en la zona, que podrían quedar próximas al trazado de la Opción que al final se adopte.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la Autovía serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 65 dB (A).
Leq. (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 75 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

5. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo competente, previa presentación de un pro-

grama detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

Se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el estudio de impacto ambiental, en especial al yacimiento conocido como «Cerro de los Infantes», clasificado como un asentamiento de amplia secuencia cultural, correspondiente a la prehistoria reciente, época prehistórica y romana, que se localiza en las proximidades de los trazados en su límite sur.

Las mismas precauciones se deberán tomar en el caso del yacimiento de la «Fábrica de Aceites», enterramiento aislado de la época del Alto Imperio Romano. En este caso es la opción 1 la que podría afectarlo.

6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares

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

La ubicación de los vertederos, destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación no se podrán establecer en:

- Puntos de interés geológico o geomorfológico.
- Zonas bióticas de interés singular.
- Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.
- Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. En especial se realizará un riguroso control para que no se realice ningún vertido de material sobrante, ni escombros, sobre los cauces y acequias, asimismo, se evitará llevar a cabo en las proximidades de los mismos, mezclas bituminosas u otras operaciones de similar naturaleza que pueden contaminar el sistema hidrológico.

El citado estudio específico analizará la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido, así como, las antiguas escombreras existentes en algunas zonas de la Vega.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de Planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

7. Protección de la fauna y de la vegetación

No se realizarán desbroces, voladuras, movimientos de tierras ni otras actividades generadoras de ruido durante el periodo de reproducción de la fauna, adecuándose los sistemas de drenaje previstos en el Estudio Informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos sin perder su funcionalidad original. La ubicación de dichos pasos se determinará en los proyectos constructivos en coordinación con el órgano competente de la Junta de Andalucía, a partir de un estudio sobre los pasos naturales a lo largo del trazado.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible al ancho de la traza, jalonando asimismo los límites de las zonas de vertedero, zonas de instalaciones, caminos auxiliares y préstamos en caso de ser necesarios, intentando en cualquier caso no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger la vegetación próxima a las obras, del paso de maquinaria, así como de otras actuaciones constructivas.

Una de las principales precauciones que, en este sentido, se deben tomar es la conservación de la no por escasa, menos importante vegetación ripícola. Tanto los carrizales como las aneas o los restos de galería arbórea deben respetarse en la medida de lo posible, no solo por las especies vegetales que componen este tipo de formaciones, sino por las comunidades faunísticas que albergan.

De las dos opciones posibles (1 y 2), en este caso es la opción 2 la que cruza el río Genil, que aunque esta canalizado y presenta un alto

grado de degradación, se deberán realizar las actuaciones precisas para conseguir los objetivos expuestos anteriormente.

Asimismo, la afección a las formaciones boscosas de chopo se limitará al ancho estricto de la traza, para lo que se jalonará la zona de afección

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

8. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística*

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

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, túneles, viaductos), así como áreas de vertedero, préstamos, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales.

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

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

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

9. *Seguimiento y vigilancia*

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

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

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

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

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

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las 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. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras. Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 3. Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

d) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

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

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del Patrimonio Arqueológico y Cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, especialmente lo referente a endemismos, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7. Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 8.

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.

10. *Documentación adicional*

La Dirección General Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

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 5

Emplazamiento de préstamos si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

11. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del plan 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 1302/86 de 28 de junio, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 22 de marzo de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	X
Dirección Territorial de Ministerio de Obras Públicas y Transportes	—
Gobierno Civil de Granada	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía	—
Diputación Provincial de Granada	—
Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía	X
Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la Junta de Andalucía	—
Ayuntamiento de Granada	X
Ayuntamiento de Pinos Puente	—
Ayuntamiento de Atarce	—
Instituto Andaluz de Ecología Mediterránea (CSIC)	—
Centro de Edafología y Biología Aplicada (CSIC)	—
Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología (CSIC)	X
Estación Experimental del Zaidín (CSIC)	—
Instituto Universitario de Estudios de Desarrollo Regional. Universidad de Granada	—
Facultad de Ciencias. Universidad de Granada	—
Departamento de Edafología. Universidad de Granada	—
Cátedra de Biología Vegetal. Universidad de Granada	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
SEO	X
Asamblea Verde	—
Andalus Federación Ecologista. Amigos de la Tierra	—
Federación Andaluza Asociación de Defensa de la Naturaleza. Artemisa Colectivo Ecologista	—
AGNADEN	—

Asimismo, se recibió escrito de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

El antiguo Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA), realiza algunas consideraciones sobre posibles afecciones a las poblaciones animales en la época de cría y la permeabilidad de la infraestructura.

Asimismo, recomienda que se evalúen las afecciones a las Vías Pecuarias y a los Montes de Utilidad Pública.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir considera que en determinados tramos del proyecto no se ha tenido en cuenta que las obras de cruce con cauces de agua, deben tener la capacidad suficiente para evacuar la avenida de quinientos años.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía informa sobre la protección y calificación que tienen los espacios afectados por el proyecto, estando considerados como de Protección Cautelar dentro del Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Granada.

La Dirección General de Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía realiza las siguientes sugerencias:

El sector «Madres de la Rao», afectado por el trazado propuesto, tiene una problemática geotectónica específica que puede hacer reconsiderar la propuesta. Aquí se ubican afloramientos naturales de acuífero detrítico de la Vega, que propician el encharcamiento permanente, y desde donde parten brazales y canales de desagüe que avanan hacia antiguas acequias de riego. En este mismo lugar se localiza un amplio rodal de vegetación higrófila de porte arbóreo.

En conjunto los trazados propuestos afectan aun espacio de alto valor paisajístico-productivo, en el que se intercalan excelentes suelos de intenso aprovechamiento agrario, con espacios arbolados ligados a riberas o a antiguas acequias. Las actividades extractivas y los movimientos de tierras ligados a la construcción de estas infraestructuras, deben requerir una especial atención en el estudio de evaluación ambiental. Igualmente, la integración visual de la obra debe recibir una atención singular.

El nuevo trazado propuesto afectaría particularmente a dos cortijos tradicionales, de ellos el de la Ratora es, al parecer, un edificio de origen religioso de finales del siglo XIX. Tal circunstancia debe ser valorada.

El efecto de barrera que puede suponer la actuación al afectar, en la parte del antiguo trazado en la que se propone una ampliación de la calzada, a un área con un cierto grado de consolidación (usos industriales, residenciales, una zona militar y un balneario), exige que el efecto barrera y demás afecciones deba ser minimizado mediante las conexiones y diseño de tratamientos específicos en márgenes, medianas y vistas.

El Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología de Sevilla del CSIC informa sobre posibles afecciones a los cultivos de La Vega.

La Sociedad Española de Ornitología SEO comunica que el proyecto no afectará de modo especial a ningún Área de Importancia Internacional para las Aves.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto se desarrolla al oeste de la ciudad de Granada entre la antigua carretera de Granada a Sevilla, el aeropuerto y la población de Pinos Puente.

Afecta principalmente a los términos municipales de Granada, Santa Fe, Atarfe y Pinos Puente. También, aunque en menor medida, a los de Fuente Vaqueros y Chauchina.

Descripción de las opciones estudiadas:

Se consideran tres opciones (opción 1, 2 y 3) cada una de las cuales se divide en dos soluciones (A y B) según tengan barrera rígida para separar las calzadas o mediana de 10,5 metros.

Las tres opciones se plantean con dos calzadas de 7 m, arcén exterior de 2,50 m, e interior de 1,00 m. y velocidad de proyecto de 100 Km/h.

Las tres opciones tienen el mismo origen, entre el p.k. 6 + 540 y el p.k. 6 + 560 del Proyecto de Construcción 30-GR-2330 aproximadamente el p.k. 424 (nuevo) de la CN-432, produciéndose aquí el primer enlace.

Opción 1:

Esta opción atraviesa los ríos Velillos y Cubillos, circunvala Pinos Puente, cruza el ferrocarril Granada-Bobadilla mediante una alineación recta, a continuación rodea Torre Abeca con tres curvas de radio 800 m. para cruzar la A-92 con un enlace que permite todos los movimientos, finalmente, con otra curva de 1000 m. de radio y otra alineación recta, alcanza la CN-342 generando un último enlace en el término municipal de Atarfe. La longitud aproximada de esta opción es de 13.136,0 m.

Opción 2:

Esta opción cruza también los ríos Velillos y Cubillos, luego sigue recto por debajo de la traza de la opción 1 y, con una curva y contracurva de 1000 m. de radio, deja Fuente Vaqueros a la derecha; posteriormente, cruza el río Genil, atraviesa la A-92 en el término municipal de Santa

Fe, generando un enlace y, finalmente, gira con una curva de radio 800 m. y enlaza con la CN-342.

Su longitud aproximada es de 10.021,0 m.

En esta opción se prevé también el acondicionamiento de accesos de la CN-342 entre Granada y el final de esta alternativa.

Opción 3:

Sigue el mismo trazado que las opciones anteriores hasta cruzar el río Cubillos, girando luego a la derecha con un radio de 1000 m. dejando Fuente Vaqueros a la izquierda, posteriormente cruza el río Genil, gira de nuevo con un radio de 1000 m. a la izquierda atravesando el término municipal de Chauchina y, finalmente, gira con otra curva del mismo radio para alcanzar el actual enlace entre la A-92 y el aeropuerto de Granada en el término municipal de Santa Fe.

La longitud aproximada de esta opción es de 8,092 m.

En esta opción se prevé el acondicionamiento de la actual travesía de Santa Fe del Tramo de la N-342 entre Santa Fe y Granada.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio, en sus epígrafes, se desarrolla conforme a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.

El estudio elabora un inventario ambiental sobre el medio físico y el medio socioeconómico, en el que se analizan detalladamente los efectos derivados de la ejecución del proyecto sobre la climatología, hidrología, geología, vegetación, fauna, flora, etc., así como sobre factores socioculturales, socioeconómicos, etc.

A continuación el estudio analiza las acciones del proyecto que son susceptibles de producir impactos y aquellos elementos del medio que pueden verse afectados, para finalizar, en este apartado, con una identificación de los distintos impactos debidos a las actividades consideradas.

El análisis de impacto realizado en el estudio llega a las siguientes conclusiones:

Hidrografía:

Como consecuencia de diversas acciones del proyecto (movimientos de tierra, construcción, asfaltado y vertidos) pueden originarse diversas alteraciones sobre el sistema hidrológico (efecto barrera, pérdida de calidad de las aguas, cambios en los procesos de erosión y sedimentación y pérdida de permeabilidad, así como riesgo de inundaciones). En este sentido todas las opciones consideradas atraviesan diversos arroyos y acequias, siendo la alternativa 1 la que no cruza el río Genil.

Esta opción 1 discurre paralela al río Genil y, al no cruzarlo, puede producir un menor impacto al evitarse la afección al río. No obstante, si las obras se ejecutan con las debidas precauciones en los puntos de cruce con la red de drenaje, ninguna de las alternativas debe originar impactos significativos.

Vegetación:

El alto grado de antropización que presenta la vega de Granada condiciona totalmente las características de los restos de vegetación natural que quedan en la zona de estudio.

Dado que el cauce del río Genil está canalizado, apenas existe vegetación ripícola, no obstante, ha de respetarse en lo posible, no sólo por las especies vegetales que componen este tipo de vegetación, sino por las comunidades faunísticas que puedan albergar.

El impacto causado por las tres opciones consideradas es muy similar. Su principal diferencia reside en la mayor o menor ocupación de suelo y, fundamentalmente, en la mayor o menor afección a las comunidades de ribera. Aunque la opción número 1 ocupa mayor superficie de terreno, tiene la ventaja de no cruzar el río Genil y, por lo tanto, no afectar a su cauce.

Fauna:

Como ha quedado reflejado anteriormente, la principal característica del medio es su alto grado de antropización, lo que a su vez, puede ser una garantía de que el impacto sobre la fauna no debe ser elevado. Esto es así, tanto por el carácter de las especies, de fácil adaptación a la presencia humana, como por lo frecuente de este tipo de hábitats. Sin embargo, el medio acuático es uno de los más alterables y con él, las especies que dependen de este medio. Prueba de ello es la alta degradación en el tramo afectado por el proyecto del río Genil, que ha sufrido durante mucho tiempo la presión humana. Muchas especies acuáticas han desaparecido (Garza imperial) quedando actualmente las menos exigentes, como lo es la Polla de agua.

En definitiva, una de las principales precauciones, desde el punto de vista faunístico, es la conservación de la escasa vegetación ripícola, tanto de los carrizales, como las aneas o los restos de galería arbórea.

Paisaje:

El trazado de las tres opciones afecta, básicamente, al mismo grupo de unidades paisajísticas, por lo que su valoración es similar, por lo tanto, en principio, se puede considerar que la opción de mayor longitud es la que mayor afección puede tener.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de información pública se han presentado las siguientes alegaciones:

Alegaciones de Organismos Públicos:

Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.
Ayuntamiento de Fuente Vaqueros.
Ayuntamiento de Granada.
Ayuntamiento de Santa Fe.
Ayuntamiento de Pinos Puente.

Particulares:

Complejo industrial «La Fuente».
«Manuel de la Rosa e Hijos, Sociedad Limitada».
Doña María del Mar Osuna Vargas.
Don Tomás Palacios Ramírez en representación de CEPSA. «Estaciones de Servicio, Sociedad Anónima».
D. Francisco L. Bemier Morillo. «Estación de Servicio San Miguel, Sociedad Limitada».

Contenido de las alegaciones

Los aspectos más significativos desde el punto de vista ambiental son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir considera que el proyecto no estudia suficientemente los aspectos relativos a los cauces presentes en la zona, por lo que propone que se incluya en el Proyecto de Construcción y que se someta a informe de dicho Organismo.

El Ayuntamiento de Fuente Vaqueros informa favorablemente la Opción 2B y solicita la creación de un enlace desde la carretera Provincial GR NO-14 para conectar con Fuente Vaqueros, Pedro Ruiz y el Polígono Industrial.

El Ayuntamiento de Granada presenta dos informes, uno del Servicio de Infraestructura Urbana en el que se muestra favorable a la Opción 2, ya que se desarrolla totalmente fuera del término municipal de Granada, mejorando los accesos a Mercagranada y a la zona del Cortijo del Conde.

El otro informe corresponde a la Unidad Técnica del Plan General de Ordenación Urbana, en el que se muestra favorable a la Opción 1, por conseguir una mejor accesibilidad a Granada.

El Ayuntamiento de Santa Fe informa sobre los resultados de la sesión ordinaria del Pleno celebrado el 18 de Mayo de 1998:

Apartado 4.—Urbanismo:

La opción 1 prácticamente no afecta al Término Municipal de Santa Fe, pero el enlace con la autovía A-92 produciría un fuerte impacto ambiental.

La opción 2 fracciona el Término Municipal e introduce fuertes tensiones en zonas muy sensibles.

Propone la reconsideración de la opción 2 propuesta.

El Ayuntamiento de Pinos Puente informa sobre los resultados del Pleno celebrado el 25 de junio de 1998, en el que se consideró como más favorable la Opción 1.

Doña María del Mar Osuna Vargas realiza una serie de consideraciones sobre como se deben realizar las actuaciones relacionadas con los aspectos arqueológicos del Proyecto.

El resto de las alegaciones particulares se refieren a posibles afecciones a las propiedades, servicios o accesos.