

citado Catálogo, así como el cambio de categoría dentro del mismo, se realizará mediante Orden ministerial, previo informe de la Comisión Nacional de Protección de la Naturaleza.

A su vez, el Real Decreto 2488/1994, de 23 de diciembre, por el que se determinan las funciones de la Comisión Nacional de Protección de la Naturaleza, en su artículo 2, d) 1, establece que este órgano ejercerá la función, entre otras, de proponer la catalogación, descatalogación o cambio de categoría de las especies, subespecies o poblaciones incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

De acuerdo con lo anterior, la citada Comisión Nacional, en sesión celebrada el día 8 de febrero de 2001, acordó informar favorablemente y proponer la inclusión en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, en la categoría de «Vulnerable», al Urogallo pirenaico, por haber sufrido su población una notable regresión, así como cambiar a una categoría de mayor protección al Alcaudón chico, por estimar que el proceso regresivo que también está sufriendo esta especie, aconseja modificar su estatuto actual de la figura «De interés especial» a la de «En peligro de extinción».

Por lo anterior, a propuesta de la Comisión Nacional de Protección de la Naturaleza, en virtud de lo establecido en el artículo 5 del Real Decreto 439/1990, de 30 de Marzo, por el que se regula el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, dispongo:

Primero.—Se incluye la subespecie Urogallo pirenaico (*Tetrao urogallus aquitanicus*) en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, en la categoría de «Vulnerable».

Segundo.—Se cambia de categoría, dentro del Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, la especie Alcaudón chico (*Lanius minor*). Se incluye en la categoría de «En peligro de extinción» y se excluye de la «De interés especial».

Tercero.—La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 28 de mayo de 2001.

MATAS I PALOU

**10654** *RESOLUCIÓN de 4 de mayo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «autovía Bailén-Motril. Tramo: Vélez de Benaudalla-Motril y su conexión con la autovía del Mediterráneo en Motril», de la Dirección General de Carreteras.*

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 el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establecen 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, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 30 de abril de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo del tramo Granada-Motril de la autovía Bailén-Motril, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 10 de octubre de 1990, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

El anexo I contiene la relación de las consultas realizadas y un resumen de las respuestas recibidas.

La Dirección General de Carreteras, según lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del tramo Granada-Motril a trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de 24 de mayo de 1993, y «Boletín Oficial de la Provincia de Granada» de 27 de mayo de 1993.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 20 de enero de 1994, la Dirección General de Carreteras remitió a la antigua Dirección General de Política Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Con fecha 26 de mayo de 1995, la Dirección General de Política Ambiental emitió declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del tramo Granada-Motril de la autovía Bailén-Motril. Dicha declaración decía textualmente: «Que las soluciones presentadas en el subtramo II desde la zona más próxima a la presa de Rules hasta el final, producen impactos ambientales adversos significativos no corregibles. En consecuencia, para el final de este subtramo II, deberán prospectarse (sic) y estudiarse otras alternativas, distintas a las anteriores que no afecten a la garganta ni a las zonas protegidas del río Guadalfeo».

Como consecuencia de lo especificado en la declaración de impacto ambiental, con fecha 29 de septiembre de 1997, la Dirección General de Carreteras autorizó la redacción de dos nuevos anteproyectos uno para el tramo Izbor-Vélez de Benaudalla y el otro para el tramo Vélez de Benaudalla-Motril. Las conclusiones de dichos anteproyectos aconsejaron replantear el trazado de la autovía del Mediterráneo desde el río Guadalfeo hasta el Puntalón y la conexión final de la autovía de Granada con la del Mediterráneo. El tramo de la autovía del Mediterráneo entre el río Guadalfeo y el Puntalón hace las funciones de variante de Motril.

Con motivo de lo anterior se redactó un nuevo estudio informativo, complementario del realizado para la autovía Bailén-Motril, que fue sometido por la Dirección General de Carreteras al trámite de información pública, cuyo anuncio se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 21 de agosto de 2000.

De nuevo y de acuerdo con lo establecido en el artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 30 de noviembre de 2000, el estudio informativo EII-GR-04 junto con su expediente de información pública relativo al tramo «Vélez de Benaudalla-Motril de la autovía de Granada y su conexión con la autovía del Mediterráneo en Motril», para la formulación de la declaración de impacto ambiental.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV contiene un resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, de Evaluación de Impacto Ambiental que modifica el Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, así como por el artículo 9 e) del Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, que desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, formula la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el tramo Vélez de Benaudalla-Motril de la autovía de Granada y su conexión con la autovía del Mediterráneo en Motril.

#### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El estudio informativo después de un análisis de seis corredores distintos plantea cinco alternativas para el tramo considerado. Dos utilizan los corredores I, II y III por la garganta del Guadalfeo y las otras tres utilizan los corredores IV, V y VI por la Gorgoracha, rambla de Escalate y Motril este. La utilización de la garganta del Guadalfeo no se consideraba ambientalmente compatible en la declaración de impacto ambiental de 26 de mayo de 1995. La alternativa IV es muy parecida a la V y utilizan los mismos corredores y tienen unas repercusiones ambientales semejantes. La alternativa III es la que tiene menos repercusión ambiental ya que no afecta a la rambla de Escalate ni a la vegetación existente en la misma. Sin embargo, se enfrenta con grandes problemas geotécnicos y socio económicos que la hacen técnicamente desaconsejable, resultando dentro de un análisis multicriterio claramente preferible la alternativa V.

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable la alternativa V, elegida en el estudio informativo, siempre y cuando en la ejecución del proyecto se observen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las condiciones que figuran a continuación:

##### 1. Adecuación ambiental del proyecto.

El trazado definitivo del viaducto por la rambla de Escalate y su cimentación considerará la distribución real de las especies vegetales en peligro

de extinción e intentará evitar las zonas de distribución de las mismas. El proyecto de construcción incluirá el detalle de los accesos a esta zona de la obra en los que igualmente se intentará evitar afectar a las especies en peligro. Con objeto de disminuir la afección a dicha zona el vano entre pilas será el mayor técnicamente posible, para poder así disminuir el número de apoyos. Las pilas se cimentarán en las partes bajas de las laderas en donde no existe o es muy escasa la vegetación objeto de protección.

En las proximidades de Vélez de Benaudalla, donde los terrenos son muy malos geotécnicamente por encontrarse calizas muy alteradas sobre bloques de filitas, se reducirá el tamaño de los desmontes a 15 m y los taludes tendrán relaciones 3H:2V consiguiéndose además una menor afección geomorfológica.

#### 2. *Protección de los sistemas hidrológico e hidrogeológico.*

Con el fin de no introducir riesgos en el sistema hidrogeológico existente se debe evitar la instalación de maquinaria e instalaciones de obra en las zonas mas vulnerables a la contaminación. Las zonas mas vulnerables a la contaminación son aquellas en que afloran acuíferos de tipo detrítico o carbonatado. La alternativa elegida atraviesa una zona carbonatada entre los kilómetros 3 y 4 de la autovía de Granada y otra al atravesar la rambla de Escalate. Como zona detrítica especialmente sensible se encuentran las proximidades del río Guadalfeo.

Para evitar afecciones a la hidrología superficial el parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares de obra se ubicaran lejos de los ríos, ramblas y vaguadas. Los estribos y las pilas de los viaductos se ubicaran de forma que afecten lo menos posible a la vegetación de ribera y se procurará evitar la ubicación en el propio cauce.

Deberá diseñarse en el proyecto de construcción algún sistema de contención de efluentes contaminantes en las proximidades del río Guadalfeo y en toda la bajada desde el enlace II hasta dicho río a través de la rambla de Escalate, por ser las zonas mas sensibles a la contaminación por vertidos tóxicos.

Se construirán balsas de decantación para la limpieza de la maquinaria de obra con barreras de retención de elementos sólidos y sedimentos y evitar así su pase a la escorrentía superficial.

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. En caso de ser necesario, el agua se tratará por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., se gestionaran según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos a los terrenos o a los cursos de agua.

Se minimizará la franja de afección de las riberas cruzadas por la infraestructura, ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma restaurándose, en su caso, la zona afectada por las obras.

#### 3. *Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos, instalaciones y actividades auxiliares de obra.*

Como canteras se utilizarán preferentemente las existentes en explotación en la zona de la obra. No se utilizará la cantera abandonada de la rambla de Escalate. En la ejecución de obra se intentara utilizar al máximo el material procedente de los desmontes. Se analizará la posibilidad de utilizar como vertedero el antiguo de Motril y realizar su posterior restauración. Las instalaciones y actividades auxiliares de obra no se deben ubicar en terrenos definidos en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de Granada como paisaje agrícola singular (AG-13: Vega de Motril-Salobreña), paraje sobresaliente (PS-1: Garganta del Guadalfeo) y complejo serrano (CS-3: Sierra de Lújar), ni tampoco en el suelo no urbanizable de protección especial paisajística y arqueológica y el de protección de vegas y nuevos regadíos. Ninguna de las instalaciones anteriores debe ubicarse donde existan manchas de matorral de *Rosmarinus tomentosus*, *Buxus balearica*, ambas en peligro de extinción, y *Maytenus senegalensis* catalogada como vulnerable, ni donde exista vegetación riparia, ni en una banda de 5 m en los cauces de los ríos atravesados.

#### 4. *Protección de la vegetación.*

Como zona especialmente sensible, por estar distribuidas a lo largo de la misma ejemplares de especies vegetales protegidas, se encuentra la rambla de Escalate, que es atravesada en dos ocasiones por el tramo de la autovía del Mediterráneo en su bajada al río Guadalfeo. Tal y como señala el estudio de impacto ambiental se debe cartografiar a escala 1:1.000 los ejemplares de las especies en peligro de extinción en la rambla de Escalate. En la fase de proyecto se tendrá en cuenta la anterior información para fijar el trazado definitivo así como para el diseño del viaducto y fijar el procedimiento constructivo y los caminos de acceso a la obra.

La alternativa V se considera ambientalmente viable, no obstante, si fuera necesario el arranque de especies catalogadas se actuará conforme a lo dispuesto en el Decreto 104/1994, de 10 de mayo, por el que se establece el Catálogo Andaluz de Especies de la Flora Silvestre Amenazada.

Durante la fase de construcción habrá que jalonar todos los caminos de acceso a la rambla de Escalate y cercarlos con una valla metálica de forma que se impida el acceso fuera de los caminos de obra. Una vez finalizada la obra, se cerrara el paso a todos los caminos de acceso a la rambla de Escalate que se hayan tenido que construir para la realización de la obra. Dichos caminos se recubrirán con tierra vegetal extraída de la excavación para que recobren el aspecto originario.

El proyecto de construcción contendrá un documento que recoja las medidas compensatorias previstas en el estudio de impacto ambiental y su valoración detallada.

#### 5. *Protección de la Fauna.*

Se adaptarán los pasos inferiores para que permitan el paso de la fauna y en especial las zonas mas afectadas por la dinámica faunística como la rambla de Escalate, la zona de cerro del Toro y el barranco de Ibartanillo.

Como se ha detectado la posible existencia de rapaces se evitará toda actuación durante el período de nidificación, comprendido entre el 1 de abril y el 30 de junio, en la zona de la rambla de Escalate.

Dada la cantidad de ríos, ramblas y corrientes superficiales existentes y el riesgo que supone la autovía y sus obras de drenaje para la fauna de reptiles, anfibios y pequeños mamíferos, las cunetas, arquetas y otras obras de drenaje se diseñarán de forma que sea posible el escape de dichos animales mediante rampas o un dispositivo similar.

#### 6. *Protección acústica.*

Para la redacción del proyecto de construcción se hará un estudio acústico detallado para incluir en determinados tramos la protección necesaria. Se evaluará la necesidad de pantallas acústicas en las proximidades de los núcleos de población afectados, especialmente en los núcleos de la Gorgoracha y Lobres donde según las mediciones provisionales será necesario definir medidas correctoras. Los niveles de inmisión sonora en cualquier edificio residencial próximo a la autovía, medidos a 2 m de fachada y a cualquier altura, deberán tener una Leq inferior a 65dB(A), desde las 7 a las 23 h y un Leq inferior a 55dB(A), desde las 23 a las 7 horas. En zonas Educativas, Religiosas o Deportivas el valor máximo en las horas del día será 55dB(A). En zonas hospitalarias se reducirá, además, el valor máximo de inmisión sonora durante la noche a 45dB(A).

#### 7. *Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico.*

Se realizará una prospección arqueológica detallada del trazado definitivo en un ancho de 500 m. Dichos trabajos deberán estar suscritos por un arqueólogo y autorizados y supervisados por el órgano competente de la Junta de Andalucía. El trazado definitivo deberá evitar afectar al yacimiento de la Cueva de las Palomas y a los yacimientos números 4 y 9 del estudio de impacto ambiental que no tienen denominación específica. Si el yacimiento número 5 Escalate no puede ser evitado por el trazado definitivo se hará una valoración exacta del contenido del mismo y si el órgano competente de la Junta de Andalucía lo considera necesario se realizará, antes del inicio de las obras, la excavación arqueológica completa e incluso el traslado y reconstrucción de los restos en un lugar próximo a Vélez de Benaudalla, tal y como solicita la alegación presentada durante el trámite de información pública por su Ayuntamiento.

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

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda resultar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiaran a lo largo de la traza en montones, cuya altura máxima deberá definirse en el pliego de condiciones técnicas particulares del proyecto de construcción, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización.

El proyecto de restauración paisajística se redactará con el detalle suficiente para poder contratarlo con el resto de las obras y en él se definirán las zonas que se restaurarán con tierra vegetal. En la redacción del proyecto habrá que considerar especialmente todas las zonas en las que existen laderas inestables. Las plantaciones se realizarán preferentemente con especies autóctonas. Cuando los taludes así lo requieran se podrá utilizar el procedimiento de hidrosiembra.

El citado proyecto considerará como áreas sensibles objeto de tratamiento especial las zonas de prestamos y vertederos, lugares de ubicación

del parque de maquinaria, plantas de asfaltado, hormigonado y de instalaciones auxiliares, zonas próximas al río Guadalfeo y a la rampa de Escalate y las de fuerte inestabilidad geotécnica.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación. Todas las actuaciones del referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la obra, de forma que estén finalizadas antes de la puesta en servicio de la misma.

#### 9. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial.*

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará mediante el diseño de las medidas oportunas el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. Todo desvío por camino agrícola o vía pecuaria debe estar asegurado durante todo el tiempo de ejecución de la obra y en particular por la carretera SO-21 (antigua N-323), que necesita un importante tramo de reposición. Se establecerá un paso diferente para cada vía pecuaria y en particular no se juntarán en el mismo paso el de dos vías pecuarias como sucede en el estudio informativo con el cordel de puente del río y la colada del tablón. El acceso a la N-340 desde el enlace IV debe mantener las condiciones de permeabilidad territorial actuales y mantener el mismo número de pasos que caminos existentes y, por tanto, se debe aumentar en uno el número de pasos existentes en el anteproyecto, siempre que sea técnicamente posible.

#### 10. *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.

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 o parámetros a medir.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico 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 del Ministerio de Medio Ambiente 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:

Programa de seguimiento ambiental para la fase de obras presentado por la dirección de obra.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra.

- b) Informe paralelo al acto de comprobación del replanteo.
- c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.
- d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre la adecuación ambiental del proyecto de acuerdo con lo fijado en la condición 1.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre el emplazamiento de vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 3.

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

Informe sobre las medidas de protección de la fauna realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 5.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere 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.

Informe sobre las medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial al que se refiere la condición 9.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre el estado de ejecución de las medidas de compensación previstas.

Informe sobre los niveles de ruido en la fase de explotación a que se refiere la condición 6.

Informe sobre la evolución del estado y del número de ejemplares de las especies vegetales protegidas en la rambla de Escalate a que se refiere la condición 4.

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.

#### 11. *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 a la adecuación ambiental del proyecto de acuerdo con la condición 1. En dicho documento se debe justificar que se ha considerado en el diseño del trazado de la autovía y en el diseño del viaducto de la rambla de Escalate la situación de las especies vegetales en peligro de extinción y se ha procurado minimizar la afección. En escala 1:1000 debe quedar reflejado el trazado y la situación de todos los ejemplares de las especies citadas.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Emplazamiento de 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 3.

Medidas relativas a la protección de la vegetación, a que se refiere la condición 4.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 5.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 6.

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 7 y actuaciones finales en relación con el yacimiento de Escalate

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

Memoria de las actuaciones realizadas en relación con la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 10.

Acta de constitución de la comisión de seguimiento de medidas compensatorias.

Documento que recoja las medidas compensatorias previstas y su valoración económica.

## 12. Financiación de las medidas correctoras.

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras y compensatorias contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán con memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto en el 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, 4 de mayo de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO I

### Consultas realizadas y resumen de las respuestas recibidas

El presente estudio informativo responde al mandato de la declaración de impacto ambiental de 26 de mayo de 1995, relativo al estudio informativo E1-1-E33 de la autovía Bailén-Motril (tramo Granada-Motril), que dictaminó que había que buscar alternativas de trazado al inicialmente proyectado a través de la garganta del Guadalfeo, ya que no se consideraba compatible ambientalmente.

Asimismo, el estudio informativo actual modifica el enlace con la autovía del Mediterráneo y está afectado por el estudio informativo del tramo Nerja-Motril E1-1-E-30. De este último tramo también se dictó declaración de impacto ambiental por resolución de 26 de julio de 1994.

Dada la información existente para elaborar los citados estudios informativos y la obtenida en los procedimientos de información pública realizados para cada uno de ellos, no se consideró necesario realizar ningún tipo más de consultas complementarias.

Dentro del estudio informativo E1-1-E 33 relativo al tramo Granada-Motril, las repuestas recibidas a las consultas previas realizadas y que afecten al tramo Vélez de Benaudalla-Motril son las siguientes:

El antiguo ICONA relaciona los espacios de interés natural afectados por el proyecto, donde se cita la garganta de Guadalfeo, incluida en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Granada.

El Departamento de Biología Vegetal de la Facultad de Farmacia de la Universidad de Granada sugiere que se consideren las tobas calcáreas en las inmediaciones de Vélez de Benaudalla y la flora endémica existente en las laderas del desfiladero del río Guadalfeo, que en algunos casos, como el de *Seseli vayredanum* son propios de áreas reducidísimas.

La Agrupación Granadina de Naturalistas (AGNADEN) solicita que no se afecte al curso actual del río Guadalfeo, y que se utilice íntegramente el trazado actual de la carretera con el fin de no realizar nuevas ocupaciones.

Asimismo, como recomendaciones generales recogidas en otras repuestas a las consultas realizadas, se destaca la conveniencia de construir pasos de fauna bajo la autovía, respetar los drenajes naturales y observar una especial atención a los taludes y puentes, por la inestabilidad del terreno y por tratarse de una zona de actividad sísmica.

En el tramo Nerja-Motril las consultas previas contestadas y las que hacen referencia al tramo considerado en este estudio informativo son de tipo genérico como el que realiza la Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía de que se realice un estudio detallado de la vegetación, flora, fauna y paisaje, haciendo hincapié en la restauración ambiental y paisajística y que es necesario localizar las canteras.

El Instituto de Recursos Naturales y Agrobiológicos de Sevilla considera conveniente el alejamiento costero de la autovía y la reforestación de taludes con especies autóctonas.

La Agrupación Granadina de Naturalistas (AGNADEN) también es partidaria de que la autovía se aleje de la costa, que se prepare un amplio programa de regeneración de las zonas afectadas con revegetación de plantas autóctonas y que los taludes se configuren con pendiente no muy acusada para facilitar la regeneración.

## ANEXO II

### Resumen del estudio informativo

El presente estudio informativo tiene su origen en la declaración de impacto ambiental de 26 de mayo de 1995 que declaró no viable ambientalmente el trazado previsto para el tramo final de la autovía Bailén-Motril, entre Vélez de Benaudalla y Motril, que discurría a través de la garganta del río Guadalfeo, indicando que para dicho tramo se estudiaran otras alternativas.

En base a lo anterior la D. G. Carreteras autorizó la redacción de un anteproyecto que estudiara diferentes alternativas y se coordinasen con las del tramo anterior entre Izbor y Vélez de Benaudalla.

Como consecuencia de los trabajos realizados, se llegó a la conclusión de que era necesario replantear la conexión de la autovía Bailén-Motril con la autovía del Mediterráneo en la zona de la variante de Motril y se dictó una nueva orden de estudio cuyo objeto era «Reconsiderar los datos aportados por los estudios, ya aprobados o actualmente en tramitación, de la autovía Bailén-Motril y de la autovía del Mediterráneo, para plantear nuevas alternativas viables para la racionalización de la conexión entre ambas autovías, previo análisis de las ventajas e inconvenientes de cada una de las opciones existentes y con selección final de la más recomendable».

Siguiendo el pliego de prescripciones técnicas, el estudio informativo se desarrolló en tres fases A, B y C.

En la fase A se analizó y recopiló toda la información existente en el área de estudio y se realizó un estudio previo de seis corredores a escala 1/10.000. Los corredores analizados fueron: Margen izquierda del Guadalfeo hasta la garganta, margen derecha de la garganta del Guadalfeo, margen izquierda de la garganta del Guadalfeo, La Gorgoracha, rambla de Escalate y Motril este.

En la fase B se estudiaron las cinco mejores alternativas obtenidas del estudio de corredores a escala 1/5.000.

La fase C es el desarrollo de la alternativa seleccionada.

La alternativa I utiliza la margen izquierda del río Guadalfeo y atraviesa la garganta por un gran túnel de dos kilómetros por la margen derecha.

La alternativa II utiliza, igualmente, la margen izquierda del río Guadalfeo, continuando por la margen izquierda de la garganta, atravesando la parte final con un túnel de 950 m.

La alternativa III utiliza el corredor de la Gorgoracha y desciende hacia Motril al este de cerro Gordo y cerro del Toro.

En estas tres alternativas la autovía del Mediterráneo y la autovía de Granada se conectan utilizando el trazado previsto en el proyecto de construcción 12-GR-2840. Sin embargo las alternativas IV y V utilizan un nuevo trazado.

La alternativa IV utiliza el corredor de la Gorgoracha hasta llegar al norte de cerro Gordo en donde se ubica la conexión de ambas autovías. La autovía del Mediterráneo asciende por la rambla de Escalate hasta la conexión de ambas autovías. Desde allí desciende hasta el este de Motril en las proximidades de Puntalón.

La alternativa V es similar a la anterior diferenciándose en el trazado utilizado por la Gorgoracha idéntico al de la alternativa III y descendiendo hacia Puntalón con un trazado más al norte que el de la alternativa IV.

La autovía planeada tiene un ancho de 26 m con una mediana estricta de 3 m y prevé un carril adicional para la subida por la autopista del Mediterráneo desde el Guadalfeo por la rambla de Escalate y desde el Puntalón hasta el enlace II de intercambio de las dos autovías.

El estudio informativo además de contener el estudio de impacto ambiental realiza un estudio detallado comparativo de las diferentes alternativas. Realiza para cada una de ellas además de su descripción un estudio de tráfico, un estudio geológico-geotécnico, un estudio de localización de materiales y de climatología, hidrología y drenaje. También analiza el ancho de mediana, las necesidades de movimiento de tierras de cada alternativa y la necesaria coordinación con el planeamiento.

También se estudia la posible ubicación de las áreas de servicio y se realiza una valoración económica de todas y cada una de las alternativas.

El análisis multicriterio considera objetivos funcionales, ambientales, geológico-geotécnicos y económicos. Da el mismo peso a los cuatro objetivos, utiliza el método «pattern» y obtiene como mejor alternativa la V, con un índice de pertenencia mucho mayor.

La alternativa seleccionada se compone de un tramo de la autovía de Granada y de un tramo de la autovía del Mediterráneo y de dos actuaciones complementarias: Desdoblamiento de la actual N-323 desde la autovía del Mediterráneo hasta el enlace con la N-340 y vía transversal desde el enlace IV, o enlace de Motril, de la autovía del Mediterráneo hasta la CN-340. En dicha vía transversal se prevén enlaces con la carretera de Motril a Puntalón y con la CN-340. Estos enlaces no están incluidos en este estudio informativo.

El tramo de la autovía de Granada de 7.820,0 m, empieza en el noreste de Vélez de Benaudalla y continua hasta el enlace II en la ladera Norte de cerro Gordo donde conecta con la autovía del Mediterráneo. Tiene un viaducto de 150 m para atravesar la rambla de los Tejedores. En el punto kilométrico 4 + 800 se encuentra el enlace I que da acceso a Vélez de Benaudalla por el sur y al núcleo de la Gorgoracha.

El tramo de la autovía del Mediterráneo es de 13.103,041 m se inicia unos 300 m al norte de Lobres atraviesa el río Guadalfeo con un viaducto de 400 m, a continuación existe un semienlace de conexión con la CN-323

y a partir de ahí asciende con una rampa del 6 por 100 hacia el enlace II de unión con la autovía de Granada a través de la margen izquierda de la rambla de Escalate. Para atravesar la rambla de Escalate se prevé un viaducto de 510 m de longitud. Desde el enlace II la autovía desciende hacia Puntalón con rampas iniciales del 3,9 por 100 y posteriormente del 5,57 por 100. En este tramo son necesarios dos nuevos viaductos, uno en el barranco de las Provincias de 330 m de longitud y otro de 510 m en el barranco de Pontes.

En definitiva, están previstos cuatro enlaces, 16 pasos inferiores o superiores, 5 viaductos y un puente sobre la rambla de Puntalón donde enlazaría con el anteproyecto A1-GR-3100A de la autovía del Mediterráneo entre Motril y la conexión con la CN-340 al este de Calahonda.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, modificado por el Real Decreto 9/2000 de 6 de octubre de evaluación del impacto ambiental y el Reglamento para su ejecución aprobado por Real Decreto 1.131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio evalúa las repercusiones ambientales de las distintas alternativas contenidas en el estudio complementario del estudio informativo de la autovía de Granada tramo Vélez de Benaudalla-Motril y su conexión con la autovía del Mediterráneo en Motril (EI-1-GR-04).

El estudio, después de una breve introducción en donde se señalan los antecedentes técnicos y administrativos, pasa a realizar un análisis del estudio informativo conteniendo una descripción general de cada una de las alternativas.

A continuación realiza una descripción de la situación preoperacional.

El área de estudio se ubica al sur de la provincia de Granada, quedando delimitada al norte por las estribaciones de sierra Nevada, al este por la sierra de Lújar, al oeste por la cadena montañosa de la sierra de los Guájares hasta la costa, y al sur por el Mediterráneo. Como línea divisoria natural de estas sierras se encuentra el río Guadalfeo, que atraviesa la zona de norte a sur por un impresionante cañón cárstico. La franja de estudio se distribuye por los términos municipales de Los Guájares, Motril, Salobreña y Vélez de Benaudalla. Vélez de Benaudalla y Motril ocupan la mayor parte de la zona estudiada.

El área de estudio se encuentra ubicada en el contexto geotectónico de la cordillera Bética y en su totalidad dentro del contexto del complejo Alpujarride. Todo el conjunto se caracteriza por una fuerte fracturación y tectonización, las rocas son de calidades geotécnicas malas o medias. La geomorfología de la zona viene determinada por el fuerte y rápido encajonamiento de la red hidrográfica. Los problemas geotécnicos más importantes son los siguientes: Deslizamientos de bloques de calizas sobre filitas, zonas con presencia de filitas muy alteradas, colapso gravitacional de bloques calizos, zonas extremadamente tectonizadas y esquistosidad con orientación desfavorable.

El clima es semiárido, mesotérmico y con falta de agua durante el verano. La distribución de lluvias es típicamente mediterránea con una estación lluviosa y otra seca. No existen en la zona concentraciones importantes de contaminantes gaseosos, ni existen niveles sonoros que sobrepasen los umbrales considerados como adecuados.

El trazado de la alternativa seleccionada atraviesa gran cantidad de ramblas y barrancos, siendo particularmente importante y problemática la rambla de Escalate.

La zona de estudio se caracteriza por tener como único río principal el Guadalfeo. Existen en la zona el acuífero de la sierra de Lújar, el acuífero de Escalate-Espartinas y de Motril-Salobreña. El primero con una descarga similar a los recursos que son de unos 30 hm<sup>3</sup>, el segundo debe obtener recursos de otras unidades próximas completando hasta 15 hm<sup>3</sup> y en el tercero se estiman unos recursos comprendidos entre 55 y 69 hm<sup>3</sup>.

En el acuífero de Escalate-Espartinas existe una galería subalvea que es utilizada como embalse subterráneo. Son más vulnerables a la contaminación las zonas ocupadas por materiales carbonatados y detríticos. La alternativa seleccionada atraviesa dos zonas carbonatadas y una detrítica.

Los restos de vegetación natural son muy escasos, y aparecen restringidos a las zonas más escarpadas. La vegetación se puede clasificar en:

Cultivos en regadío o en secano o bajo plásticos.

Matorral de sustitución. Aparece en aquellas áreas que no puede ser aprovechadas para la agricultura.

Vegetación rupícola y saxícola. Dentro de esta aparecen dos especies endémicas protegidas y con distribución restringida. El romero blanco (*Rosmarinus tomentosus*) y el Boj (*Buxus balearica*).

Vegetación riparia comprende los cauces del río de la Toba, Guadalfeo y la rambla de Escalate.

Pinares en cerros próximos a Motril.

Existen en la zona tres especies incluidas en el catálogo Andaluz de especies de la Flora Silvestre amenazada: El *Rosmarinus tomentosus* y el *Buxus balearica*, ambas en peligro de extinción y el *Maytenus senegalensis* calificada como vulnerable. Los únicos sitios en los que se ha detectado la presencia real de estas especies son el cauce del río Guadalfeo y la rambla de Escalate.

El estudio faunístico analiza los diferentes hábitats, describe las especies más sensibles existentes en el medio y realiza finalmente un estudio de la dinámica faunística. Se mantiene la continuidad faunística de este a oeste en la zona comprendida entre Vélez de Benaudalla y la Bernardina a través de la rambla de los Tejedores y la rambla de Escalate. La rambla de Escalate presenta un aislamiento antrópico que facilita mucho su utilización como corredor de paso y está afectada de forma importante por la alternativa elegida.

Se incluye un análisis del paisaje identificando hasta ocho unidades paisajísticas diferentes dentro del área de estudio.

En el análisis socioeconómico se reconoce el valor positivo que va a tener la realización de la autovía a nivel local en la fase de construcción y a nivel comarcal, provincial y regional en la fase de explotación. También se recoge la repercusión que tendrán las diferentes alternativas sobre los diferentes tipos de suelo definidos en el planeamiento urbanístico.

En el inventario se incluyen los espacios protegidos y como las diferentes alternativas afectan a los mismos. También se acompaña una relación de vías pecuarias.

Por último, se relacionan todos los yacimientos arqueológicos detectados en la zona a través de un reconocimiento superficial.

A continuación, el estudio realiza una identificación de todos los impactos derivados de la construcción de la autovía, y posteriormente su caracterización y valoración para cada una de las alternativas señaladas. Las que tienen mayor impacto ambiental son las alternativas I y II disminuyendo mucho el impacto de las alternativas III, IV y V. La alternativa III es la que menos repercusión ambiental tiene pero, sin embargo, tiene grandes dificultades geotécnicas. La alternativa V que finalmente es la seleccionada tiene impactos severos sobre la vegetación y sobre el patrimonio histórico y cultural este último por afectar directamente a un yacimiento arqueológico de la edad de bronce. El impacto sobre la vegetación se produce en la rambla de Escalate por la existencia en la misma de poblaciones del *Rosmarinus tomentosus* y *Buxus balearica*.

El estudio señala las medidas correctoras y compensatorias. Se incluyen medidas en relación con el ruido, especificando la necesidad de evaluar con más detalle la posibilidad de poner pantallas antiruido en determinados lugares del trazado, la geología y la geomorfología considerando medidas de estabilización de taludes y de restauración de la cubierta vegetal. Recomienda una altura límite de 15 m en los tramos de desmontes sobre filitas con monteras de caliza. Respecto a la hidrología superficial señala como especialmente sensible la zona del collado de la Monticana recomendando para la misma drenes subterráneos y zanja drenante en la cresta del talud.

Son particularmente importantes las medidas correctoras y compensatorias previstas en relación con la vegetación, por estar afectadas dos especies en peligro de extinción y una vulnerable. Existen medidas preventivas en la fase de redacción del proyecto, correctoras en las fases de construcción y explotación y una propuesta de medidas compensatorias.

Respecto a la fauna se estudian y señalan los principales corredores utilizados y se señalan medidas para mantenerlos.

También se señalan medidas en relación con el paisaje entre las que se incluyen la utilización como vertedero de obra el antiguo vertedero de Motril, proponiendo su posterior restauración.

En relación con el Patrimonio Cultural señala medidas compensatorias indicando la necesidad de excavar con detalle todos los yacimientos afectados.

Otros temas analizados son el planeamiento urbanístico, la restauración de servicios y la permeabilidad territorial. El estudio también señala las características de las áreas que no deben utilizarse para localización de las instalaciones de obra.

El estudio concluye con un programa de vigilancia ambiental y un documento de síntesis.

## ANEXO IV

**Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública**

Durante el trámite de información pública se han presentado 8 alegaciones que corresponden a las siguientes personas y entidades:

Consejería de Obras Públicas de La Junta de Andalucía.  
 Excmo. Ayuntamiento de Motril (Granada).  
 Excmo. Ayuntamiento de Salobreña (Granada).  
 Excmo. Ayuntamiento de los Guájares (Granada).  
 Don Francisco Tarragona Gómez.  
 Doña Rosario Molina Gómez.  
 «Barchein Molina, Sociedad Limitada».  
 Excmo. Ayuntamiento de Vélez de Benaudalla (Granada).

La Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía no ve inconveniente en el trazado propuesto y considera adecuadas las soluciones previstas para restauración de la antigua carretera nacional CN-323.

El Ayuntamiento de Motril informa favorablemente la alternativa seleccionada, no obstante considera que en el proyecto definitivo:

Debe incluirse un acceso mas a Motril por el Norte.

El acceso desde el enlace IV debe soportarse sobre pilares para evitar el efecto barrera.

Se debe incluir en el proyecto el acceso desde Puntalón a Motril incluyendo desdoblamiento de calzada e incluir el desdoblamiento de la variante de la CN-340.

Coincidir en el tiempo la realización de los accesos a Motril con la realización de la obra principal y aumentar las medidas compensatorias hasta 500 Mpts. e incluirlas en la valoración del proyecto.

Apantallamiento acústico en la zona de la rambla de Escalate y supresión de los accesos que se creen para la realización del viaducto.

El Ayuntamiento de Salobreña basa sus alegaciones en un informe del arquitecto municipal que aunque considera como mejor solución la alternativa elegida, realiza una serie de puntualizaciones todas ellas relacionadas con los accesos y flujos de tráfico. Considera que se debe dar un tratamiento especial a la carretera SO-22 y reconsiderar los movimientos permitidos en los enlaces II y III a la vez que desdoblamiento de la CN-340.

El Ayuntamiento de Los Guájares no realiza ninguna consideración.

Don Francisco Tarragona Gómez actúa como coordinador general de la asociación de estudio de la naturaleza Buxus. Sobre el trazado considera que en la zona de la rambla de Escalate se pueden producir impactos severos y críticos, rompiéndose la situación de aislamiento del paraje. Piensa que los yacimientos arqueológicos que no sean destruidos quedarán descontextualizados, a lo que hay que añadir los daños producidos en la fase de construcción en el sistema ripario. Durante la fase de explotación considera negativos el ruido y la presión humana sobre la fauna. Recomienda modificar el trazado por un túnel bajo cerro Gordo o situar el enlace IV en las proximidades de Motril en el área de la Nancla.

Por otro lado considera insuficiente las medidas correctoras especialmente las previstas en la rambla de Escalate y en el cerro de las Provincias. También considera que debe mitigarse el ruido y disminuir la contaminación atmosférica cerrando el tramo de la CN-323 en el tajo de los Vados. Es partidario de una repoblación forestal en la zona comprendida entre los tablones y el conjuro para compensar la pérdida de bosque en el barranco de las Provincias. Finalmente considera que todo esto debe considerarse en el programa de vigilancia ambiental. Respecto a las medidas compensatorias las considera muy positivas aunque considera necesarias que se incluyan las partidas necesarias en el proyecto de construcción.

Doña Rosario Molina Gómez y «Barchein Molina, Sociedad Limitada» realizan la misma alegación, considerando que se debe optar por los trazados de las alternativas I o II, por la proximidad de los demás a la planta de residuos sólidos de la Gorgoracha y consideran, por comparación con otros casos, que la solución por la garganta del Guadalfeo podría producir impactos que no fueran severos, habiendo quedado reguladas las posibles avenidas por la construcción de la presa de Rules. Asimismo, señalan los perjuicios económicos que se pueden producir en todas las pequeñas industrias del azud de Vélez si no se adaptan dichas soluciones.

El Ayuntamiento de Vélez de Benaudalla aun no oponiéndose al trazado de la autovía, solicita que se cumplan todas las medidas protectoras y correctoras previstas para el yacimiento arqueológico afectado por el trazado de la rambla de Escalate de la edad de bronce y como medida compensatoria que se traslade y/o reconstruya en la zona mas cercana que se considere apropiada para ello.

**10655** *RESOLUCIÓN de 3 de mayo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de una línea eléctrica a 400 kV desde la subestación de Trillo a la subestación de Calatayud-este, y la instalación de dos subestaciones en los términos municipales de Medinaceli y Terrer (Guadalajara, Soria, Zaragoza).*

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 el 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.

La Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, en su disposición adicional duodécima, modificó el Real Decreto Legislativo 1302/1986, ampliando la relación de actividades sometidas a evaluación de impacto ambiental con la inclusión de las líneas aéreas de energía eléctrica con una tensión igual o superior a 220 kV y una longitud superior a 15 kilómetros.

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, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, el promotor, «Red Eléctrica de España, Sociedad Anónima» (REE), remitió, con fecha 11 de febrero de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto de construcción de una línea eléctrica a 400 kV que conectará la subestación de Trillo (Guadalajara), con la nueva subestación de Calatayud-este (Zaragoza). El trazado de la línea es de aproximadamente 140 kilómetros de longitud, discurre por las provincias de Guadalajara, Soria y Zaragoza y presenta dos ramales de entrada-salida a dos subestaciones de tracción para dar servicio al TAV Madrid-Lérida, situadas en Medinaceli y Terrer.

El objeto de la línea eléctrica es transportar energía entre las Comunidades de País Vasco, Navarra, Aragón, Castilla-La Mancha y Comunidad Valenciana, ampliando la actual Red de Transporte de Energía Eléctrica de Alta Tensión. Asimismo, proporcionará la infraestructura necesaria para la conexión a la red de 400 kV de las redes locales a 220 kV encargadas de la evacuación de energía eólica generada en las regiones afectadas, principalmente las correspondientes a Soria y Aragón, sirviendo, asimismo, para la alimentación del tren de alta velocidad (TAV) Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa.

La línea eléctrica constará de dos circuitos trifásicos con dos conductores por fase y con dos cables de tierra de protección. La fijación al terreno se realizará mediante unos apoyos que sirven de soporte a los conductores y cables de protección, manteniéndolos separados del suelo y entre sí. Dependiendo de las necesidades del territorio los apoyos utilizados tendrán una altura que rondará los 42 metros, situados a distancias entre 400-800 metros de longitud.

Recibida la Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, con fecha 26 de marzo de 1999 inició un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto. La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 26 de julio de 1999, remitió al promotor las respuestas recibidas, indicando la opinión del órgano ambiental con respecto a los aspectos más significativos que debían tenerse en cuenta en la realización del estudio de impacto ambiental.

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15 del Reglamento, se sometió conjuntamente a trámite de información pública el proyecto de trazado de la línea eléctrica y el estudio de impacto ambiental, en cada una de las tres provincias afectadas: Guadalajara, Soria y Zaragoza.

La Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Junta de Castilla y León, con fecha 25 de febrero de 2000, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el proyecto de la línea eléctrica, el estudio de impacto ambiental, y el resultado del trámite de información pública efectuado en el territorio de su Comunidad Autónoma afectado por el proyecto (provincia de Soria).