

ha previsto un acceso directo al recinto para la ejecución y empuje del cajón desde la calle Alberche con una ocupación temporal de 727 m<sup>2</sup>.

Con fechas 24 de octubre y 15 de diciembre de 2003, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental copia de los informes ambientales emitidos por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid y por la Concejalía de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad del Ayuntamiento de Madrid. Dichos informes detallan las medidas de protección ambiental que debe observar el proyecto.

Considerando las respuestas recibidas, y los criterios del anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, la Secretaría General de Medio Ambiente a la vista de del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 13 de enero de 2004, considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha. Remodelación de la cabecera sur de cercanías. Nuevo acceso al pasillo verde».

No obstante, en la realización del proyecto se deberán tener en cuenta los estudios y actuaciones recogidas en las respuestas emitidas por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid y por la Concejalía de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad del Ayuntamiento de Madrid.

Madrid, 13 de enero de 2004.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

## 2735

*RESOLUCIÓN de 15 de enero de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga», se encuentra comprendido en el apartado 1 del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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 realización 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 25 de septiembre, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 6 de febrero de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 8 de junio de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de diciembre de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente

en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista de del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 12 de enero de 2004, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto «Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga».

### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El estudio informativo contempla cuatro alternativas, siendo mejor la valoración global de la alternativa 2 en el estudio de impacto ambiental. Aunque la valoración global de la alternativa 1 es la más baja de todas, ello se debe principalmente a los impactos urbanísticos y acústicos que produce en la segunda parte del trazado.

La alternativa 1 del estudio informativo hasta el p.k. 5+000 produce menor afección a la morfología y la vegetación en el tramo anterior al túnel, evitando también la afección acústica, visual y directa a la urbanización Viñas de la Sierra y minimizando la afección al pinar maduro con sotobosque que existe entre la boca norte y la carretera A-366. No obstante, la longitud del túnel (1.650 m) incrementa y hace más complejos aspectos como la funcionalidad, la seguridad y los costes.

La alternativa 2, que es la propuesta por el promotor, discurre en su tramo subterráneo más próxima a Málaga que la alternativa 1, pero produce mayor afección que ésta a la urbanización Viñas de la Sierra, además de presentar un elevado y continuado desmonte en la boca sur, que no es totalmente evitable debido a los condicionantes técnicos del enlace con la autovía N-340, además de incrementar desmesuradamente el túnel, con lo que ello conlleva.

Dado que en el estudio informativo no figuran salidas de emergencia, ni de ventilación en los túneles de las distintas alternativas, quedando, por tanto, excluidas de esta declaración. Cualquier modificación a este respecto en fases posteriores del proyecto hará necesaria su evaluación ambiental.

Examinada la documentación contenida en el expediente: estudio informativo, estudio de impacto ambiental, y resultado de la información pública, y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa 1 en su tramo inicial hasta la confluencia con la alternativa 2 (p.k. 5+000, coincidente aproximadamente con el p.k. 5+250 de la alternativa 2) o de la alternativa 2 propuesta por el promotor, tanto en el anteproyecto y el proyecto de construcción que la desarrolle, como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

Los puntos kilométricos citados se refieren a la alternativa 2 salvo indicación expresa en contrario.

#### 1. Adecuación ambiental del proyecto

Las alternativas anteriores deberán adaptarse en el anteproyecto y el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

##### Alternativa 1:

1.1 Con objeto de minimizar la afección a la urbanización El Lagar se realizará un ajuste de trazado alejando la traza lo más posible de la urbanización (p.k. 4+400 al p.k. 4+650, alternativa 1).

##### Alternativa 2:

1.2 Con objeto de minimizar la afección directa, acústica y por intrusión visual a las edificaciones de la urbanización Viñas de la Sierra se bajará la rasante lo necesario para prolongar el túnel en mina por la boca sur al menos hasta el p.k. 3+200.

1.3 Con objeto de disminuir la afección al núcleo urbano de Zapata se modificará el trazado en planta en esta zona, reduciendo los radios si es preciso, de forma que la distancia mínima del borde del talud a la edificación más próxima sea de 75 m. Para ello, se desplazará el trazado hacia el oeste en las proximidades del núcleo urbano cruzando la carretera MA-416 de la forma menos esviada posible, con lo que también se disminuirá la afección a las edificaciones situadas junto a esta carretera. Si con ello se consigue este último objetivo, se prolongará el puente de paso sobre la carretera o se dispondrán muros en sustitución de los terraplenes en las proximidades del estribo.

1.4 Se considerará la viabilidad y conveniencia de desplazar el trazado hacia el este entre los pp.kk. 11+750 y 14+250 hasta alcanzar una separación máxima de unos 200-250 m (a la altura del p.k.12+800) con objeto de que ésta discurra por el valle del arroyo de Arias o Pocapringue, que actualmente se encuentra mucho más degradado que el vallecillo de los arroyos Buenavista y Las Yeguas, y que la altura de los taludes sea menor. Asimismo, se considerará en la citada modificación el alejamiento de la traza de las edificaciones de Los Ruices.

1.5 Con objeto de evitar la rectificación de los arroyos de las Cañas y España entre los pp.kk. 15+500 y 16+000, el trazado y el enlace 4 se desplazarán en la medida de lo posible hacia el norte sin afectar al cortijo de San Cayetano. Como medida complementaria se utilizarán muros, en caso de ser necesario, para minimizar la superficie de ocupación en la zona próxima al cauce y al Cortijo de San Cayetano. Estos deberán diseñarse (inclinación, materiales, texturas, colores ...) de forma que se consiga la máxima integración paisajística, no pudiendo quedar en ningún caso muros de hormigón vistos. Si no fuera viable alcanzar totalmente el objetivo de evitar la rectificación, se dispondrán las obras de paso de luz suficiente para garantizar la permeabilidad hidráulica y faunística en el arroyo las Cañas y se ejecutará la rectificación del menor tramo posible del arroyo España de acuerdo con las consideraciones expuestas en el condición 3.1.

1.6 Con objeto de evitar el desvío y encauzamiento del arroyo España, así como la ocupación de las vaguadas por los taludes, se proyectará un viaducto entre los pp.kk. 17+600-17+875, con lo que también se disminuirá la afección a las viviendas del núcleo urbano de Los Pelotines (p.k. 17+800).

1.7 Con objeto de disminuir la afección sobre las viviendas del norte del Puerto de la Torre (pp.kk. 17+500 a 17+800) se procederá a la adquisición de las viviendas y sus terrenos asociados que queden dentro de la zona de servidumbre de la nueva infraestructura, salvo voluntad expresa en contrario de los propietarios, en cuyo caso se acordarán con éstos medidas para corregir las afecciones por ruido e intrusión visual, tales como instalación de pantallas acústicas o el acondicionamiento de las viviendas, recrecimiento y acondicionamiento del cerramiento de los jardines, doble acristalamiento u otras, sin perjuicio de las medidas de protección que se deriven de la condición 6. Esta misma medida, sin menoscabo de la modificación de trazado exigida en la condición 1.3. será aplicable a la zona de edificaciones próximas al acueducto del Rey y carretera MA-416 (p.k. 8+000), así como a Zapata (pp.kk. 8+350-8+450).

1.8 Con objeto de disminuir el movimiento de tierras y por tanto la afección a la geomorfología, la vegetación y el paisaje, se desplazará ligeramente el trazado hacia el noreste entre los pp.kk. 18+100 y 19+250.

1.9 Con objeto de disminuir la afección al arroyo del p.k. 18+550 y la ocupación de la vaguada, se proyectará un viaducto en sustitución del terraplén, de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 15 m., sin perjuicio de lo establecido en la condición anterior.

1.10 Con objeto de minimizar la afección al arroyo Teatinos (p.k.19+400) y afluentes y la ocupación de las vaguadas, los taludes de terraplén se sustituirán por sendos viaductos para cruzar los arroyos situados en los pp.kk. 19+250 y 19+400, de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no superen los 15 m.

1.11 Con objeto de disminuir la afección al arroyo del p.k. 20+300, a las edificaciones próximas y la ocupación de la vaguada, el terraplén proyectado se sustituirá por un viaducto de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 15 m.

## 2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

El proyecto de construcción incluirá un inventario del arbolado autóctono o de interés afectado, señalando su tamaño, estado y posibilidades de arraigo tras el trasplante, con objeto de que sea utilizado posteriormente en las labores de restauración. Con anterioridad al despeje y des-

broce de la zona afectada por las obras se procederá a su trasplante con la maquinaria de la obra y a su mantenimiento hasta quedar en la ubicación definitiva, donde se garantizará el mantenimiento específico durante el periodo de garantía de la obra. En el caso de ejemplares notables por su avanzada edad se ponderará prioritariamente el trasplante, diseñando previamente las actuaciones más convenientes y extremando los cuidados posteriores al trasplante el tiempo necesario para garantizar su supervivencia. Asimismo, cuando el trazado cruce zonas arboladas, los ejemplares que no se vean afectados por las obras, pero lindan con las mismas se protegerán de forma adecuada para evitar daños debidos a los movimientos de tierra, voladuras o circulación de maquinaria. Asimismo, se inventariarán los pies afectados de las distintas especies sin posibilidades de trasplante al objeto de plantar el triple de ellos en zonas lo más próximas posibles a la de afección.

Las plantaciones que se efectúen en las zonas consideradas como áreas potenciales de distribución del camaleón (*Chamaeleo chamaeleon*) se ejecutarán preferentemente con especies de hoja ancha que se desarrollan como formaciones poco continuas permitiendo que la luz solar llegue al suelo.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 2 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Según la Ley 5/1999 de Andalucía de prevención y lucha contra los incendios forestales y el Decreto 247/2001 por el que se aprueba el reglamento de prevención y lucha contra los incendios forestales, y debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.4 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

## 3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar la calidad de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Sur de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 En el trazado definitivo que se desarrolle en el anteproyecto y el proyecto de construcción y con objeto de no afectar significativamente a los cursos de agua, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje. Por lo que respecta a la canalización que pudiera ser necesaria en el arroyo España (pp.kk. 15+500-16+000) se atenderá a lo dispuesto en la condición 1, y si fuera necesaria la modificación de algún tramo del cauce, se estudiarán y se incluirán en el proyecto de construcción aquellas medidas correctoras que contribuyan a recuperar y mejorar el valor ambiental del entorno inmediato a la modificación, evitándose las canalizaciones rígidas y los muros de hormigón, buscando formas irregulares y utilizando en las orillas entramados vegetales para su refuerzo. Si fuera necesario utilizar escolleras se diseñarán de forma que permitan su total revegetación.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas. Salvo en el cauce del río Guadalhorce, se colocarán las pilas fuera de los cauces.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Sur, un análisis del posible efecto presa de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de forma que se evite dicho efecto.

3.4 Con objeto de conservar las características de los manantiales de la zona incluida en la unidad acuifera de la Sierra Blanca-Sierra de Mijas y de que no sean afectados por el túnel de Sierra Churriana, la cota de dicho túnel deberá situarse al menos 30 m por encima del nivel piezométrico. A tales efectos, se instalarán piezómetros que permitan el control de los niveles piezométricos durante las obras, incluyendo mediciones de niveles anteriores al inicio de las mismas que servirán de punto de partida y referencia al programa de vigilancia ambiental junto con valores anteriores de la zona que estén disponibles. El programa de vigilancia ambiental deberá establecer la periodicidad de las mediciones durante la obra, los valores límite que no deben superarse y las medidas correctoras a implementarse el caso de superarse los citados valores.

3.5 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación del túnel de la Sierra de Churriana y de los estribos y pilas de los viaductos, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no superan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Sur.

3.6 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.7 En la fase de ejecución de las obras, se prestará especial atención a la retención de sedimentos durante el movimiento de tierras y hasta que se produzca la restauración de los taludes para no producir arrastre de tierras a los cauces ni, si existiera, afectar a la vegetación asociada a estos, estableciendo el seguimiento y los mecanismos de control necesarios para alcanzar este objetivo.

3.8 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Sur. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

#### 4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 De acuerdo con el estudio de impacto ambiental la zona no es proclive a la presencia de vertebrados de mediano y gran tamaño. Es preciso, sin embargo, garantizar la permeabilidad de la vía para anfibios, reptiles, vertebrados de pequeño tamaño e incluso lagomorfos, por lo que debe garantizarse la buena visibilidad de la boca opuesta desde la entrada del paso, adecuando las obras de drenaje transversal, especialmente las situadas en vaguadas, para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellas y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas. Por tanto, en el tramo comprendido entre Los Ruices y la unión con la actual ronda, los tubos de 1,80 m de diámetro que están proyectados se sustituirán por tubos de 2,5 m como mínimo si la longitud de los mismos no es superior a 60-70 m y por marcos de 3x2,5 m como mínimo en los casos en que se superen esas longitudes, ampliándose más si fuera necesario para garantizar la amplia intervisibilidad de las bocas y el paso de los distintos grupos de vertebrados presentes de acuerdo con los resultados del estudio solicitado en la condición 4.2. Sin menoscabo de los resultados del citado estudio, la distancia mínima entre pasos será de unos 500 m, contabilizándose como tales cualquier viaducto, paso inferior o superior u obra de drenaje transversal convenientemente adecuados para alcanzar esta función.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 De acuerdo con información procedente de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en el tramo comprendido entre el Puerto de la Torre y el final del proyecto, existe presencia confirmada

de ungulados, que en algunos casos incluso producen accidentes en las vías de comunicación actuales, por lo que, en coordinación con el citado organismo en Málaga, se analizará, en función de los datos disponibles (completados con trabajo de campo si fuera necesario) el redimensionamiento de las obras de drenaje y la adecuación de las obras de paso inferiores y superiores para adaptarlas al paso de este grupo faunístico. Las dimensiones mínimas en este caso serán de 7 x 3,5 m, ampliables en función de la longitud de la obra de drenaje o el paso.

4.3 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para guiar a la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada. En las zonas en las que, en función del estudio exigido en la condición anterior, se constate la presencia de ungulados, el cerramiento irá enterrado 40 cm y tendrá una altura de 2 m, estando separados los barrotes un máximo de 4 m.

Para evitar el atropello de ejemplares de camaleón (*Chamaeleo chamaeleon*), en los tramos coincidentes con el área de distribución potencial del camaleón según el estudio de impacto ambiental y especialmente en toda la zona desde el entorno del Parque-Cementerio hasta el final del trazado, la valla deberá reforzarse con otra completamente lisa con altura mínima de 80 cm, enterrada 10 cm para evitar el paso por debajo de ella. Además, deberá ir provista de un bordillo de 40 cm de alto por 40 cm de ancho (para evitar crecimiento de vegetación cerca del vallado que facilitaría el ascenso de los camaleones). Este vallado deberá colocarse en los tramos conflictivos e ir acompañado de puntos por los que puedan cruzar los camaleones (túneles, viaductos, pasos superiores en los que pudiera haber márgenes con vegetación, etc). Para la determinación de estos puntos conflictivos se utilizarán los resultados de la batida exigida en la condición 4.4. y la información disponible sobre distribución de esta especie en la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y en la Estación Biológica de las Zonas Áridas de Almería. Este vallado deberá complementarse con la malla de tipología adecuada en cada zona de acuerdo con lo indicado en el párrafo anterior.

4.4 Con objeto de minimizar los impactos que puedan sufrir las poblaciones de camaleón, especialmente la muerte de ejemplares y destrucción de sus puestas, como consecuencia de la ejecución de la infraestructura, se procederá a diseñar en el proyecto de construcción y en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, un programa de protección de dicha especie, que deberá considerar las características ecológicas y etológicas de la especie y que incluirá la retirada de individuos previamente a las labores de desbroce. Este programa se iniciará con un escrito dirigido a la citada Consejería solicitando autorización para realizar dicha actividad y reflejando el área afectada, la fecha prevista de ejecución, el personal a intervenir y el técnico facultativo responsable de la actuación.

El programa deberá considerar, al menos, los siguientes aspectos:

Época. Se ha de realizar durante la época activa y antes de que realicen la puesta. Por tanto, se recogerán en el mes de septiembre, si el desbroce se realiza entre los meses de septiembre y marzo, o previamente a las labores de desbroce, si éste se efectúa entre los meses de abril y agosto.

Señalización. Mediante estaquillado del área de actuación.

Batida. La cuadrilla de peones deberá estar formada por al menos 6 personas, que se deberán disponer en línea perpendicular al trazado de la nueva infraestructura. Dicha batida se efectuará avanzando en línea y a velocidad lenta (aproximadamente 1,5 km/h). La anchura de la banda de muestreo deberá ser igual a la zona de ocupación más 25 m. a cada lado.

Traslado de las capturas. Los ejemplares capturados deberán ser trasladados bajo la supervisión de personal de la Consejería de Medio Ambiente. El traslado deberá realizarse a áreas próximas idóneas o a zonas protegidas en su franja de distribución.

4.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, en los tramos coincidentes con el área de distribución natural del camaleón según el estudio de impacto ambiental, se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, haciendo especial hincapié en la población de camaleón. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

#### 5. Protección atmosférica

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Torremolinos,

Churriana, Alahurín de la Torre, Zapata, la zona industrial y de servicios de Málaga próxima al trazado entre Mercamálaga y el Parque Cementerio, Puerto de la Torre, la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria y, en su caso, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

#### 6. Protección contra el ruido

Dado el bajo nivel de ruido de fondo existente en la zona, muy poco frecuentada, por la que discurre la autopista, ésta se proyectará con un tipo de firme en el que el ruido producido por la rodadura de los vehículos sea el menor posible (microaglomerados, mezclas drenantes u otros), teniendo en cuenta los condicionantes y exigencias técnicas de la capa de rodadura.

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, desarrollado de acuerdo con la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y con el Decreto 74/1996, de 20 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de calidad del aire de la Junta de Andalucía, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas, teniendo en cuenta las modificaciones que se deriven de lo exigido en la condición 1 : urbanización Viñas del de la Sierra (si se ejecuta la alternativa 2 en este tramo, p.k. 3+050 lado derecho, p.k. 3+250 lado izquierdo, considerando incremento de ruido en las bocas del túnel incluyendo la prolongación exigida en la condición 1); urbanizaciones El Lagar y Retamar en Alahurín de la Torre (desde el p.k. 4+400 al p.k. 5+000 de la alternativa 1, lado izquierdo); edificaciones próximas a la carretera M-307 (p.k. 6+200 al p.k. 6+350, lado izquierdo); Cortijo Blanco (p.k. 6+300, lado derecho); edificaciones próximas a la carretera MA-416 (p.k. 8+000, ambos lados); Zapata (desde el p.k. 8+250 al p.k. 8+750, lado derecho); Parque Cementerio de Málaga (desde el p.k. 12+300 al p.k. 13+000, lado izquierdo); Los Ruices (p.k. 14+000 al p.k. 14+250, lado izquierdo); urbanización Puertosol en Puerto de la Torre (desde el p.k. 15+500 al p.k. 16+100, lado derecho), Los Gázquez (desde el p.k. 17+400 al p.k. 17+900, ambos lados), así como la edificación dispersa situada a menos de 200 metros de la infraestructura, incluidos sus ramales de enlace.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Uso	Nivel día-tarde-noche (L den)	Nivel nocturno (L night)
Zona residencial, con servicios terciarios, no comerciales o equipamientos no sanitarios .....	65 dB(A)	55 dB(A)
Zona con actividades comerciales .....	70 dB(A)	60 dB(A)
Zona con actividad industrial .....	75 dB(A)	70 dB(A)
Zona de equipamiento sanitario .....	55 dB(A)	45 dB(A)
Zona con actividad educativa, religiosa, deportiva o zona verde .....	55 dB(A)	55 dB(A)

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles

acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En los lugares en los que el ruido de fondo previo a la ejecución del proyecto supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar durante la explotación hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

No podrán realizarse obras entre las veintidós y las ocho horas, salvo en el interior del túnel, en el entorno de los núcleos habitados de Churriana, la parte este de Alahurín de la Torre, zona al norte de la MA-416, zona de Zapata y zona norte de Puerto de la Torre, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Las medidas de protección contra el ruido que se adopten deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

#### 7. Medidas de protección del patrimonio cultural

7.1 En coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía se realizará una prospección arqueológica en una banda a 200 m a ambos lados del eje del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio cultural, arqueológico y etnográfico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno de los elementos siguientes localizados en la zona de ocupación de la infraestructura: Acueducto del Rey (pp.kk 6+140 y 7+990); Vaguada del Cortijo Blanco (desde p.k. 6+350 al 6+500); Barriada de Zapata (desde el p.k. 8+500 al p.k. 8+600); Zapata (desde p.k. 8+600 al p.k. 9+300), Los Asperones (desde p.k. 11+950 al p.k. 13+150), Lomo de las Chicas (desde p.k. 22+000 al p.k. 22+400), y también a otros próximos al trazado en los que según el estudio arqueológico habría cierta probabilidad de que aparecieran restos arqueológicos como Abrigo de la Loma del Pino (desde p.k. 3+900 al p.k. 4+000), El Retiro II (desde p.k. 5+600 al p.k. 5+800), Cortijo Tabaco III (desde p.k. 5+900 al p.k. 6+050) y Cerro Doblas (desde p.k. 12+200 al p.k. 12+400), así como, de manera general, el entorno de la Sierra de Churriana, la vega del Guadalhorce, la zona más próxima al BIC del Jardín Histórico de la Finca de El Retiro y la zona correspondiente al Bético-Malaguide.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas en función de la alternativa finalmente ejecutada: Vereda del Camino de la Sierra de Alahurín de la Torre (p.k. 0+400 de las alternativas 1 y 2), cuya reposición no se encuentra contemplada en el estudio informativo; Vereda de Alahurín a Churriana (p.k. 4+680 de la alternativa 1, p.k. 4+750 de la alternativa 2); Vereda de Ardales a Málaga (final de los ramales de acceso a la A-357), cuya reposición no se encuentra contemplada en el estudio informativo; Vereda de Pizarra a Antequera (p.k. 11+960) y Cordel de Antequera a Málaga (p.k. 16+000). Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Junta de Andalucía garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aqual.

#### 8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes*

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

#### 9. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

El anteproyecto incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, zonas con vegetación arbórea, entorno de áreas habitadas, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

De acuerdo con el estudio informativo, la alternativa seleccionada no requiere vertederos permanentes, puesto que no existen excedentes de tierra; no obstante, se realizará el estudio exigido en el párrafo anterior por si éstos resultaran necesarios al definir el trazado en las fases posteriores del proyecto.

El emplazamiento final de los vertederos, en su caso, y de las instalaciones auxiliares, 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. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, incluyendo aquellas propuestas en el estudio de impacto ambiental, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos. Sin menoscabo de las conclusiones del estudio requerido, de las ubicaciones propuestas en el estudio de impacto ambiental, el vertedero 1 resulta idóneo, debiéndose desechar el vertedero 5 por su afección al arroyo España. Los vertederos 2, 3 y 4, junto con la zona de acopio propuesta, a falta del análisis y conclusiones del citado estudio, podrían ser admisibles caso de ser necesarios. En el caso del vertedero 3 deberá garantizarse la no afección al arroyo Pocapringue y al yacimiento arqueológico El Tarajal II. Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán únicamente canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

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

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a los tramos siguientes en función de la alternativa finalmente ejecutada: a) entornos de las bocas sur (pp.kk. 2+500-2+750) y norte (pp.kk. 4+400-4+650) del túnel de la alternativa 1 y desmontes adyacentes; o entorno de las bocas sur (pp.kk. 2+750-3+200) y norte (4+250-4+750) de la alternativa 2 y desmontes adyacentes, especialmente el elevado y prolongado desmonte anterior a la boca sur; b) el tramo en terraplén que va desde el estribo sur del viaducto que cruza el Acueducto del Rey (p.k. 7+900) hasta el paso inferior del p.k. 9+590, que además de las estructuras citadas, incluye el terraplén próximo al núcleo urbano de Zapata y el cruce con el río Guadalhorce; c) tramos con taludes de más de 15 m de altura que resultarán, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1, del tramo entre el p.k. 12+000 y 14+250, así como la estructura sobre el valle del arroyo de Arias o Pocapringue; d) entorno de los arroyos de las Cañas y España entre los pp.kk. 15+000

y 16+000; e) estribos del viaducto sobre el arroyo España, entre los p.k. 17+550 y 17+900; f) entorno del cruce con el arroyo del p.k. 18+550; g) entorno del cruce del arroyo Teatinos y sus afluentes, entre los pp.kk. 19+100 y el 19+450; h) entorno del cruce con el arroyo del p.k. 20+300 e i) el tramo entre el p.k. 20+650 y el p.k. 20+975 que incluye estribos y viaducto sobre el arroyo de los Ángeles.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo prioridades en función de su disponibilidad y de las implicaciones paisajísticas.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación del entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. Para su mejor integración al paisaje y con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación, la morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será siempre que sea técnicamente viable de 3H:2V, excepto en los terraplenes de la zona del valle del Guadalhorce, donde siguiendo lo indicado en el estudio de impacto ambiental, se adoptará un talud 2H:1V. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Para disminuir el impacto paisajístico provocado por el desmonte en las embocaduras de los túneles, se construirán falsos túneles que permitan su restauración con tierras, de manera que la parte frontal de la excavación quede completamente tapada y los taludes de acceso al túnel tengan pendientes máximas 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y morfologías que impidan su revegetación. La altura máxima del desmonte en la embocadura del túnel será de 15 metros en la boca norte y en la boca sur vendrá determinada por los condicionantes técnicos del enlace.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

#### 11. *Seguimiento y vigilancia*

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

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 detallándose, para cada recurso del medio 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.

Umbral crítico para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

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 protectoras, correctoras y compensatorias, 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 y final de las obras, 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:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales 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, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informe anterior al desbroce sobre los resultados de la batida y propuesta de cerramiento de acuerdo con lo exigido en las condiciones 4.4 y 4.3. Escrito solicitando autorización de la Junta de Andalucía para la realización de las actuaciones relativas al camaleón. Informe sobre el inventario de arbolado autóctono o de interés y actuaciones a realizar de acuerdo con lo exigido en la condición 2.1.

d) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

e) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

f) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Niveles sonoros y generados por la infraestructura a los que se refiere la condición 6.

Estado y progreso de las áreas consideradas como de especial atención en cuanto a su recuperación a las que se refiere la condición 10.

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.

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.

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

## 12. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción (salvo en los casos en los que la condición específica exige su inclusión en el anteproyecto), un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto a la cual se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación, a la que se refiere la condición 2.

Inventario del arbolado autóctono o de interés afectado, señalando su tamaño, estado y posibilidades de arraigo tras el trasplante, con objeto de sea utilizado posteriormente en las labores de restauración, o compensar con plantaciones, según se indica en la condición 2.1.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a la que se refiere la condición 3. Red piezométrica de control y medidas del plan de vigilancia ambiental a este respecto.

Estudio de fauna requerido en la condición 4.2 y medidas de adecuación de obras de drenaje y estructuras de paso adoptadas. Definición de la tipología del vallado en función del citado estudio. La citada definición será revisable a la luz de los resultados de la batida exigida en la condición 4.4. Desarrollo del programa de protección de la población de camaleón a la que se refiere el punto 4.4

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección, a la que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica referida en la condición 7.

Mantenimiento de la permeabilidad y reposición de las infraestructuras a la que se refiere la condición 8.

Localización de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a las que se refiere la condición 9, incluyendo la aprobación en su caso del órgano ambiental competente.

Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a la que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a la que se refiere la condición 11.

## 13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa ejecutada 1+2 ó 2, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Junta de Andalucía.

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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 15 de enero de 2004.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente (Madrid) .....	
Confederación Hidrográfica del Sur de España (Málaga) ....	
Delegación del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía (Sevilla) .....	
Dirección General de Bienes Culturales. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía (Sevilla) .....	
Dirección General de Desarrollo Rural y Actuaciones Estructurales. Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía (Sevilla) .....	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía (Sevilla) .	X
Dirección General de Protección Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía (Sevilla) .....	X
Dirección General de Transportes. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía (Sevilla).	
Dirección General del Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid) .....	
Departamento de Biología Vegetal y Ecología (Sevilla) .....	
Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Málaga .....	
Instituto Universitario Ecología del Mediterráneo. Universidad de Málaga .....	
Facultad de Ciencias. Universidad de Málaga .....	
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (ADENA) (Madrid) .....	
Asociación Española para la Defensa de la Naturaleza (AEDENAT) .....	
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG) (Madrid) .....	
Ecologistas en Acción (Madrid) .....	
Greenpeace (Madrid) .....	
Sociedad Española de Ornitología (SEO) (Madrid) .....	
Andalus (Sevilla) .....	
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza (Málaga) .....	
Asociación Malagueña Protección Vida Salvaje (Ronda-Málaga) .....	
Federación Ecologista Malagueña .....	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid) .....	X
Ayuntamiento de Málaga .....	X
Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre .....	
Ayuntamiento de Torremolinos .....	X

En síntesis, el contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

El Ayuntamiento de Málaga remite un informe emitido por su unidad de arqueología con recomendaciones a tener en cuenta en el caso de aparición de yacimientos o asentamientos desconocidos, información procedente del Catálogo Municipal de Bienes y planos de ubicación de los diferentes elementos de interés cultural.

La Delegación Provincial de Málaga de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía aporta información cartográfica a escala 1:25.000 de los yacimientos pertenecientes a Bienes de Interés del Patrimonio Histórico, la mayoría de ellos recogidos en el Catálogo de Yacimientos Arqueológicos de Andalucía y en el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga. Señala que cualquiera de los trazados afecta al BIC Jardín Histórico del Retiro y al Acueducto del Rey propuesto como BIC, por lo que se solicitan estudios más específicos del tema. Asimismo, considera necesario el control de los desbroces, movimientos de tierra y acopios de material, junto con la vigilancia arqueológica.

La Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente de Málaga en informe remitido por la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía indica la conveniencia de realizar estudios geotécnicos e hidrogeológicos para poder desarrollar el túnel que atraviesa la Sierra Churriana, de manera perpendicular al plano axial de la estructura anticlinal de Sierra Blanca y situando la rasante a mayor cota que la de los manantiales existentes. Se recomienda la instalación de piezómetros y el aprovechamiento de los materiales sobrantes de los movimientos de tierras. También se indica que, debido al tipo de material maláguide sobre los que discurren los corredores, sería conveniente la realización de estudios geotécnicos detallados. Asimismo se informa que el aluvial del río Guadalhorce en la zona de Zapata, puede presentar fuertes avenidas no previstas en la documentación evaluada. Por último, el informe indica que se han de prever actuaciones para la conservación del camaleón en la zona de Cerro Cabello, en su área de distribución natural y que se han de considerar las afecciones a vías pecuarias y a terrenos forestales.

## ANEXO II

## Descripción del estudio informativo

El Estudio Informativo del Proyecto de «Autovía del Mediterráneo N-340. Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga», tiene como objetivo definir el trazado más adecuado para la construcción de una nueva variante de la N-340 en el entorno de la ciudad de Málaga, previo análisis de las ventajas e inconvenientes de cada una de las opciones existentes y con propuesta final de la solución más ventajosa.

Los términos municipales afectados por el proyecto son Torremolinos, Alhaurín de la Torre y Málaga, todos ellos pertenecientes a la provincia de Málaga.

Las principales características técnicas de la infraestructura son dos calzadas, con dos o tres carriles por sentido, variable en cada alternativa (básicamente 3 carriles en la mitad inicial del trazado y 2 carriles, en la mitad final), con arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m y mediana variable de 8 m, en general, y de 3 m puntualmente. La velocidad de proyecto es de 120 Km/h. El radio mínimo es de 700 m y la inclinación máxima del 4%, en general, siendo del 5% excepcionalmente.

En fase A, el proyecto divide el área de estudio en dos tramos: 1) Oeste (W) desde la actual Autovía del Mediterráneo en las proximidades del Palacio de Congresos de Torremolinos hasta la Autovía del Guadalhorce A-357 y 2) Noroeste (N) desde la Autovía del Guadalhorce A-357 hasta la actual Ronda Oeste de Málaga, en las proximidades del Cerro Coronado y la Loma de las Chicas.

Tramo Oeste (W):

En el tramo Oeste se plantean cuatro corredores:

El corredor 1W (A-B-D-E-G) atraviesa en pequeño túnel la Sierra Churriana y continúa por el paraje El Retiro; una vez atravesada la MA-9002 se adentra en el término municipal de Alhaurín de la Torre, para más adelante cruzar el río Guadalhorce, pasando entre los núcleos urbanos de El Peñón y Zapata.

El corredor 2W (A-B-D-E-H) alcanza la Autovía del Guadalhorce pasando por la zona de reserva viaria que el Plan General de Ordenación Urbana prevé para la Nueva Ronda Oeste.

El corredor 3W (A-B-D-F-I) no cruza la carretera MA-9002. Atraviesa el río Guadalhorce en las proximidades del Puente del Rey, dirigiéndose por una franja de reserva urbanística a la Autovía del Guadalhorce.

El corredor 4W (A-C-D-F-J) atraviesa mediante túnel largo la Sierra Churriana. Cruza la MA-9002 y el río Guadalhorce, ya en las proximidades del Puente del Rey.

Tramo Noroeste (N):

En el tramo Noroeste se plantean cinco corredores:

El corredor 1N (G-N-R-T-V) es el corredor más occidental de todos; discurre a través del Barranco del Perro y la zona de El Boticario, continuando paralelo al cauce del río Campanillas. En las proximidades de Cerro Coronado y la Loma de las Chicas se conecta con la Ronda Oeste.

El corredor 2N (G-O-Q-S-T-V) comienza como el corredor anterior y bordea por el este el Centro de R.S.U. Los Ruices, para dirigirse hacia el Llanillo por el cerro de Santa Catalina y El Cortijuelo.

El corredor 3N (K-P-Q-S-U-V) discurre al oeste del Centro de Transportes de Mercancías y pasa entre el Parque-Cementerio y las viviendas de Los Asperones, dirigiéndose al cerro del mismo nombre. Continúa entre el Puerto de la Torre y el Llanillo como los corredores anteriores.

El corredor 4N (L-P-Q-S-T-V) tiene un recorrido muy similar al anterior hasta que llega al cerro de los Asperones. Una vez bordeada la Urbanización Puertosol adquiere el mismo trazado que los corredores 1N y 2N.

El corredor 5N (L-M-V) una vez pasado el Centro de Transportes de Mercancías discurre por el actual corredor de la MA-405, pasando posteriormente entre la Colonia Santa Inés y Puerto de la Torre hasta encontrarse con la actual Ronda Oeste más al sur que los anteriores.

Tras el análisis multicriterio realizado se seleccionaron los siguientes corredores para su desarrollo y posterior análisis en Fase B: 1W, 2W y 3W del tramo Oeste (W) y 1N, 2N, 3N y 4N del tramo Noroeste (N). Los criterios utilizados en el descarte fueron básicamente territoriales (aquellos corredores próximos a suelo urbano) y físicos y de trazado (el largo túnel para atravesar la Sierra Churriana y la afección al sistema hidrogeológico situado bajo esta sierra caliza).

Las principales características de las cuatro alternativas desarrolladas en la fase B son las siguientes:

La alternativa 1 tiene una longitud de vía de 17.868 metros. Parte de la actual Autovía del Mediterráneo. Atraviesa la Sierra Churriana con un túnel que va desde el p.k. 2+750 al p.k. 4+400. Presenta un paso superior en el cruce con la carretera A-366 que comunica las poblaciones de Alhaurín

de la Torre y Churriana. Atraviesa el valle del Guadalhorce y cruza la carretera MA-9002. Entre los p.k. 8+850 y 9+300 cruza en viaducto el río Guadalhorce. En el p.k. 12+200 la autovía cruza sobre la carretera MA-405 prosiguiendo al norte de ésta y sensiblemente paralela. Discurre entre la subestación eléctrica y la laguna de la Colonia Santa Inés, cruzando en falso túnel la zona de El Atabal. Como el resto de alternativas dispone de cinco enlaces constituyendo el primero y el último de ellos intercambiadores entre la autovía actual y la Nueva Ronda. Es una de las alternativas con mayor necesidad de material de préstamos, 3.028.635 m<sup>3</sup>; sin embargo, es la alternativa que menor volumen de tierras destina a vertedero, 358.500 m<sup>3</sup>.

La alternativa 2 tiene 22.820 metros de longitud. También parte de la actual Autovía del Mediterráneo. Atraviesa la Sierra Churriana más al este que la alternativa 1, con un túnel de 650 m de longitud. Pasa sobre la carretera A-366 y atraviesa en dirección sur-norte el valle del Guadalhorce y la carretera MA-9002 en el p.k. 8+000. Pasa en estructura sobre la carretera MA-416 y el Acueducto del Puente del Rey. Después cruza en viaducto el río Guadalhorce entre los pp.kk. 8+770 y 9+400. Tras atravesar el ferrocarril Málaga-Córdoba cruza en el p.k.10+400 la carretera MA-401 y salva en viaducto de 175 m el barranco profundo del arroyo Pocapringue entre los pp.kk. 13+850 y 14+030. Prosigue hacia el noreste, alcanzando su cota máxima en el p.k. 18+500, donde comienza un fuerte descenso en dirección este hasta conectar con la Autovía N-340. Es una de las alternativas con menor necesidad de material de préstamos, 215.882 m<sup>3</sup> y no presenta excedente de tierras.

La alternativa 3 tiene 22.365 metros de longitud. Presenta un trazado similar a la alternativa anterior diferenciándose en su tramo norte, donde discurre prácticamente paralela a la alternativa 2 y más próxima a la urbanización Puertosol. Entre el p.k. 16+950 y el p.k. 17+350 pasa por el paraje Los Gázquez con un viaducto sobre el arroyo España. Al igual que en la alternativa 2, alcanza su cota máxima en torno al p.k. 18+400 comenzando un fuerte descenso en dirección este hasta conectar con la autovía N-340. Es la alternativa, junto con la 1, con mayor necesidad de material de préstamos, 3.595.225 m<sup>3</sup>. No tiene excedente de tierras.

La alternativa 4 tiene 24.417 metros de longitud. Inicia su trazado en la variante de Torremolinos de la Autovía del Mediterráneo. Tras recorrer unos 800 m en desmonte atraviesa la sierra con un túnel de 1600 m. Cruza con un paso superior la A-366 y atraviesa el valle del Guadalhorce (viaducto de 850 m), la carretera MA-416 y el Acueducto del Puente del Rey. Continúa la autovía entre el Campo de Golf y Mercamálaga y dirigiéndose al norte, entre el núcleo Huerta de Mañas y Cerro Torre, dejando al oeste la barriada de Colmenarejo. En su camino hacia el noroeste atraviesa El Jabonero, El Cerrado y bordea el Centro de R.S.U. Los Ruices. A partir del p.k. 19+673 su trazado coincide con el de la alternativa 2 hasta el final, en su conexión con la autovía N-340. Es la alternativa, junto con la 2, con menor necesidad de material de préstamos, 502.935 m<sup>3</sup>. Esta alternativa no tiene excedente de tierras.

El estudio informativo incluye una propuesta de zonas de préstamo, acopio temporal y vertedero con su localización a escala 1:50.000.

El análisis multicriterio de las alternativas se basa en dos métodos, «Pattern» y «Electre», contemplando criterios medioambientales, económicos, funcionales y territoriales, con pesos de 0,25, para cada uno de ellos. Desde el punto de vista medioambiental las mejores fueron las alternativas 2 y 1, en este orden, siendo la peor la alternativa 4. El análisis multicriterio concluye que la alternativa 2 es la más favorable, seguida de cerca por la alternativa 1 y, a más distancia, la alternativa 3, siendo la más desfavorable la alternativa 4.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: geografía, geología y geotecnia, edafología, climatología, calidad del aire, hidrología superficial, hidrología subterránea, vegetación, fauna, espacios protegidos, paisaje, vías pecuarias, valores histórico-artísticos, medio socioeconómico, usos del suelo, y urbanismo e infraestructuras.

Respecto a la hidrología superficial el estudio destaca la zona húmeda de la Laguna de la Barrera y el río Guadalhorce, como cauce más importante. Desde el punto de vista hidrogeológico, destacan los relieves carbonatados de la Sierra de Mijas, que constituyen un notable acuífero kárstico,

mientras que los terrenos del Valle del Guadalhorce dan lugar a un acuífero libre detrítico. En cuanto a la vegetación, cabe destacar la escasez de vegetación natural, restringiéndose a las zonas más abruptas, especialmente el matorral de la zona norte del ámbito de estudio, algunas repoblaciones forestales de pino carrasco en la zona sur y retazos de vegetación típica de ribera en el Guadalhorce y arroyo de Las Cañas. La importancia faunística reside en el camaleón, del cual se ha cartografiado su distribución potencial en la zona de estudio. El paisaje es principalmente agrícola, industrial y periurbano. Cabe destacar el paisaje de sierra, localizado en la Sierra de Churriana y en la parte norte del área de estudio, que debido a su morfología y topografía ha permanecido alejado de la presión humana. La calidad visual de estos paisajes es alta, siendo característico de la zona los pinares de repoblación. Existe dentro del ámbito de estudio un espacio protegido incluido en el Inventario del Plan Especial de protección del Medio Físico de la Provincia de Málaga denominado «Complejo Serrano de Interés Ambiental, Sierra de Mijas». Respecto al patrimonio cultural cabe señalar la existencia de bastantes yacimientos arqueológicos. En el ámbito de estudio se encuentran cinco vías pecuarias: 4 veredas y 1 cordel. Por último, se abordan aspectos territoriales, principalmente la clasificación del suelo según los Planes Generales de Ordenación Urbana de cada uno de los municipios afectados.

En relación con los impactos ambientales más notables, el estudio indica que, respecto del ruido, se prevén aumentos significativos de los niveles sonoros en los siguientes puntos: urbanización El Lagar y Zapata (en las cuatro alternativas), El Tarajal (alternativa 1), Barriada del Colmenarejo (alternativa 4), urbanización Puertosol (alternativas 2 y 3), La Junta y Los Gázquez (alternativas 2, 3 y 4) y El Atabal (alternativa 1). Respecto al movimiento de tierras, indica que es menor en la alternativa 1 (8,3 millones de metros cúbicos como suma de terraplén y de desmonte) que en las alternativas 2 y 3 (12,1 y 12,4 millones de metros cúbicos respectivamente) y que en la alternativa 4 (15,7 millones de metros cúbicos). Los impactos en la hidrología superficial son mínimos ya que el río de mayor entidad, el Guadalhorce, se cruza por una zona encauzada en todas las alternativas. La afección al acuífero de Sierra Blanca-Sierra de Mijas será despreciable ya que la traza del túnel se sitúa entre las cotas +120 y +150 en todas las alternativas, mientras que la cota del nivel piezométrico oscila alrededor de la cota +70, por lo que la captación de caudales será mínima. Tampoco se espera la afección a acuíferos colgados. Aunque la afección a la vegetación sea escasa dada la poca naturalidad de la misma, ésta se produciría mayoritariamente en zonas de matorral mediterráneo degradado y, más puntualmente, en pinares de Aleppo. Esta afección sería menor en la alternativa 1 y mayor en la alternativa 4, produciendo la 2 y la 3 afecciones intermedias. Los impactos más importantes en la población de camaleón, como taxón de mayor valor faunístico susceptible de impacto, son, en fase de obra, el desbroce de la vegetación, especialmente en zonas y periodos de reproducción y, en fase de construcción, la muerte de individuos por atropello. La afección sería ligeramente inferior en la alternativa 1, dado que la vegetación en la que habita el camaleón se vería menos afectada en esta alternativa. Las afecciones más importantes se producirían al paisaje de sierra caliza, por lo que, al igual que ocurre con los impactos en la vegetación, la afección sería menor en la alternativa 1 y mayor en la alternativa 4, presentando la 2 y la 3, afecciones intermedias. Por último, la afección al patrimonio se concreta sobre un elevado número de yacimientos, siendo la intensidad de la afección en las distintas alternativas similar a la descrita con la vegetación y con el paisaje: menor en la alternativa 1 y mayor en la alternativa 4, presentando la 2 y la 3, afecciones intermedias.

La calificación global de los impactos, en líneas generales, es similar para todas las alternativas y resulta ser la siguiente: impactos moderados en hidrología superficial, vegetación, fauna y espacios protegidos; también en hidrología subterránea (que en el cuadro final aparece calificado como severo para la alternativa 1, pero que sin embargo en el análisis pormenorizado se dice que es similar en todas las alternativas), paisaje (siendo severo para las alternativas 1 y 4), y patrimonio histórico y cultural (siendo severo para la alternativa 4). En planeamiento urbanístico, el impacto en la alternativa 1 es severo (siendo moderado para la alternativa 2). En geología y geotecnia, así como en ruido, el impacto es severo en todas las alternativas, salvo en la alternativa 2 en lo que respecta a este último.

Según el estudio de impacto ambiental, las principales diferencias entre alternativas se centran en aspectos urbanísticos y acústicos. La valoración cuantitativa varía con cada alternativa resultando: alternativa 1, 418; alternativa 2, 385; alternativa 3, 422; y alternativa 4, 439; correspondiendo mayor impacto a mayor puntuación. La alternativa 1 se caracteriza por mayores impactos en el planeamiento urbanístico y el ruido ocasionado por el tráfico. La alternativa 2 se caracteriza por el alto movimiento de tierras y la alternativa 3, muy similar a la anterior, se diferencia de ésta por su elevada afección urbanística y sonora en varias urbanizaciones

y por las altas necesidades de préstamos. La alternativa 4 destaca por el impresionante volumen de movimiento de tierras y los elevados requerimientos de préstamos, siendo además peor en el resto de factores ambientales.

Entre las medidas correctoras propuestas se menciona la instalación de pantallas antiruido, la delimitación de la zona del río Guadalhorce, la limitación del periodo de desbroce a la época en que hayan eclosionado los huevos del camaleón, así como retirar los ejemplares existentes en la zona previamente a la realización de las obras; el mantenimiento de la permeabilidad de los caminos existentes y la recuperación de las características paisajísticas de las zonas verdes afectadas.

El estudio incluye un programa de vigilancia ambiental diferenciado para las fases de construcción y de explotación.

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la alternativa 2 con un impacto global moderado.

#### ANEXO IV

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

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 141 alegaciones, cuyos aspectos medioambientales más significativos se resumen a continuación:

La Confederación Hidrográfica del Sur informa que no puede pronunciarse en cuanto a los límites del Dominio Público Hidráulico al no encontrarse deslindados los tramos de los cauces afectados.

La Diputación Provincial de Málaga propone la sustitución del terraplén previsto a la altura del p.k. 6+250 en la carretera MA-307 por un viaducto que abarque el encuentro entre la citada MA-307 y la MA-9002.

El Ayuntamiento de Málaga considera necesario tener en cuenta las actuaciones contempladas en el «Proyecto de Encauzamiento de los Arroyos Prado Jurado, Carambuco y Merino», así como el paso del Arroyo Carambuco bajo esta nueva Ronda.

La Asociación de Vecinos Viñas de la Sierra de Churriana, ochenta y cuatro vecinos de Churriana (pedanía del término municipal de Málaga), cinco de Málaga, cuatro de Torremolinos, dieciséis de Alhaurín de la Torre y cuatro vecinos de Madrid señalan que la alternativa 2 causaría un singular perjuicio para Churriana, al pasar por la Sierra de Churriana afectando seriamente al entorno natural tanto en su flora como en su fauna. El trazado dividiría en dos la sierra atravesando la zona de mayor densidad de arboleda donde hay un gran número de algarrobos, causaría daños irremediables a la fauna, en concreto al camaleón común y condicionaría la disponibilidad de terreno para el futuro crecimiento de Málaga. Solicitan que el trazado se desvíe según las alternativas 1 ó 4 a su paso por la Sierra de Churriana, con un túnel de mayor longitud. A su vez, señalan que en el p.k. 3+500 se corta una antigua realenga que sirve de paso vecinal.

Cuatro vecinos de Málaga y cuatro de Churriana (pedanía del término municipal de Málaga) exponen que en el tramo que va desde la entrada del túnel por Alhaurín de la Torre hasta casi el empalme con la autovía con la que enlaza en Torremolinos, la alternativa 2 ocasiona un daño irreparable a la flora y fauna de la zona. A su vez ven innecesaria la realización de la infraestructura ya que el tráfico a aliviar se sitúa en la zona Este de la actual Ronda. Señalan que la alternativa menos perjudicial para el entorno es la 1 y solicitan la eliminación del proyecto íntegro o cambiar la alternativa 2 propuesta por la 1 o la 4 en el tramo que va desde la entrada del túnel hasta el empalme con la autovía.

Un vecino de Churriana (pedanía del término municipal de Málaga) solicita la construcción de pantallas acústicas a la altura de su propiedad en Churriana, debido al posible impacto acústico generado.

La Comunidad de propietarios de la Urbanización Puertosol de Málaga, manifiesta su desacuerdo con la alternativa seleccionada debido a la afectaciones producidas: afectación acústica producida por el tránsito de maquinaria, voladuras y tráfico de vehículos; afectación a la hidrología subterránea, por contaminación del acuífero del detrítico del Guadalhorce que abastece a la urbanización; afectación a el planeamiento municipal por afectar el trazado a parte de la zona residencial; afectación a la fauna, por el impacto irrecuperable sobre las poblaciones del camaleón. Por todo ello, propone, entre otras cosas, ubicar los parques de maquinaria alejados de las viviendas, emplear maquinaria de bajo nivel sonoro, utilizar pantallas anti-ruido, realizar un sistema de impermeabilización y de drenaje hacia balsas de decantación y alejar el trazado de la urbanización.

Once vecinos de Málaga manifiestan su desacuerdo con la alternativa seleccionada debido a su impacto acústico y solicitan la consideración de la alternativa 4. Asimismo, solicitan el embovedado de la Ronda y la protección acústica medioambiental en forma de jardines o árboles por

detrás de la C/ Ortiga, el uso de pantallas altas y rígidas en la alternativa n 2 a su paso por la urbanización Puertosol, el cálculo de nivel de ruido considerando 200 m a cada lado de la traza, y que se presupueste y explicita un plan de comprobación del nivel real de ruido en fase de explotación.

Un vecino de Málaga manifiesta su desacuerdo con la alternativa seleccionada debido a la afectación producida sobre los terrenos de alto valor económico de su finca, situada en el paraje de «San Cayetano», la cual se ve afectada considerablemente por el trazado a partir del 4.º enlace (Puerto de la Torre) en dirección oeste. La autovía deja dos partes de terreno aisladas. Propone desplazar el trazado para que la superficie aislada quedase unida a la finca principal.

## 2736

*RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2004, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se dispone la publicación de Adenda al Convenio Marco suscrito entre el Ministerio de Medio Ambiente y la Comunidad Autónoma de Galicia sobre actuaciones derivadas del Plan Nacional de Recuperación de Suelos Contaminados 1995-2005.*

Suscrita, previa tramitación reglamentaria, el día 18 de diciembre de 2003, la Tercera Adenda al Convenio Marco suscrito el 13 de diciembre de 1999 entre el Ministerio de Medio Ambiente y la Comunidad Autónoma de Galicia sobre actuaciones derivadas del Plan Nacional de Recuperación de Suelos Contaminados 1995-2005, y en cumplimiento de lo establecido en el punto noveno del Acuerdo de Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990 (BOE del 16), procede la publicación de dicha Adenda que figura como Anexo de esta Resolución.

Madrid, 21 de enero de 2004.—El Director general, Germán Glaría Galcerán.

#### **Tercera adenda al Convenio Marco suscrito el 13 de diciembre de 1999 entre el Ministerio de Medio Ambiente y la Comunidad Autónoma de Galicia sobre actuaciones derivadas del Plan Nacional de Recuperación de Suelos Contaminados 1995-2005**

En Madrid, a 18 de diciembre de 2003.

#### REUNIDOS

De una parte, la excelentísima señora doña María Elvira Rodríguez Herrer, Ministra de Medio Ambiente, nombrada por Real Decreto 270/2003, de 28 de febrero (B.O.E. de 3 marzo). En virtud de las facultades conferidas por la D.A. decimotercera, en relación con el artículo 6, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, introducido por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

De otra parte, el excelentísimo señor don Xosé Manuel Barreiro Fernández, Consejero de Medio Ambiente de la Junta de Galicia, nombrado por Decreto 19/2003, de 18 de enero.

#### EXPONEN

Conforme el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, corresponde al Ministerio de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la elaboración y seguimiento de los Planes Nacionales de Residuos Urbanos, Peligrosos y Plan Nacional de Recuperación de Suelos Contaminados.

El artículo 27.30 del Estatuto de Autonomía de Galicia atribuye a esta Comunidad Autónoma competencia exclusiva en materia de normas adicionales de protección del medio ambiente y paisaje en los términos del artículo 149.1.23 de la Constitución, correspondiéndole, por lo demás, las competencias de ejecución en esta materia, que en la actualidad asume la Consejería de Medio Ambiente.

El Consejo de Ministros de 17 de febrero de 1995, aprobó el Plan Nacional de Recuperación de Suelos Contaminados 1995-2005, suscribiéndose en ese año un Convenio de colaboración entre la Administración del Estado y la Comunidad Autónoma de Galicia para su ejecución. Este Convenio fue sustituido por el firmado el 13 de diciembre de 1999, entre el Ministerio de Medio Ambiente y la Comunidad Autónoma de Galicia sobre actuaciones derivadas del mencionado Plan.

En el texto del citado Convenio se establecen las condiciones básicas de colaboración entre ambas Administraciones para realizar las actua-