

AMBITO TERRITORIAL	OPCION:	A	B	C
	P ^o COMB.	P ^o COMB.	P ^o COMB.	P ^o COMB.
21 HUELVA				
TODAS LAS COMARCAS	3,23	6,20	1,93	
23 JAEN				
TODAS LAS COMARCAS	4,42	7,52	1,93	
30 MURCIA				
1 NORDESTE				
TODOS LOS TERMINOS	7,09	8,73		
2 NOROESTE				
TODOS LOS TERMINOS	7,09	8,73		
3 CENTRO				
TODOS LOS TERMINOS	6,05	7,52		
4 RIO SEGURA				
TODOS LOS TERMINOS	6,05	7,52		
5 SUROESTE Y VALLE GUADALEN				
TODOS LOS TERMINOS	6,05	7,52		
6 CAMPO DE CARTAGENA				
TODOS LOS TERMINOS	5,45	6,72		
41 SEVILLA				
TODAS LAS COMARCAS	3,23	6,20	1,93	

9278 RESOLUCION de 10 de marzo de 1992, del Departamento de Recaudación, de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se concede la autorización número 372 a la Caja Rural de Cheste, Cooperativa de Crédito Valenciana, para la apertura de cuentas restringidas de recaudación de tributos.

Este Departamento, examinada la solicitud presentada por la Caja Rural de Cheste, Cooperativa de Crédito Valenciana y en base a lo dispuesto en el Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación («Boletín Oficial del Estado» de 3 de enero de 1991), dicta la siguiente resolución:

Se autoriza a la Caja Rural de Cheste, Cooperativa de Crédito Valenciana, para la apertura de cuentas tituladas «Tesoro Público Cuenta restringida de colaboración en la recaudación de la Delegación de Hacienda de», asignándole a tal efecto la autorización número 372 como Entidad colaboradora en la gestión recaudatoria.

Contra este acuerdo, puede el interesado interponer recurso de alzada ante el Ministro de Economía y Hacienda, en el plazo de quince días a partir de su notificación.

Madrid, 10 de marzo de 1992.—El Director del Departamento de Recaudación, Abelardo Delgado Pacheco.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

9279 RESOLUCION de 28 de febrero de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de la autovía Puerto Lumbreras-Adra, CN-340, de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, puntos kilométricos 98,200 al 110,700. Tramo: El Parador-Almería, de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de febrero, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la declaración de Impacto Ambiental sobre el

proyecto de la autovía Puerto Lumbreras-Adra, CN-340, de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, puntos kilométricos 98,200 al 110,700. Tramo: El Parador-Almería, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 28 de febrero de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de la autovía Puerto Lumbreras-Adra, CN-340, de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, puntos kilométricos 98,200 al 110,700. Tramo: El Parador-Almería, de la Dirección General de Carreteras

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 13 de febrero de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del proyecto de trazado, al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El proyecto de trazado fue aprobado con fecha 15 de junio de 1990. El proyecto tiene por objeto definir la variante de la carretera N-340, de Cádiz a Barcelona por Málaga, en el tramo comprendido entre el Parador de las Hortichuelas y un punto inmediato a Almería, situado en la margen derecha del barranco de San Telmo; el proyecto estudia una única solución de trazado.

El anexo I contiene los datos esenciales del proyecto. Recibida la referida Memoria resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental, éste fue sometido a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 21 de junio de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. Hay que señalar que en 1988 fue sometido a información pública el estudio informativo EI-I-AL-01, correspondiente a este mismo tramo.

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

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de octubre de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Un resumen del resultado de la información pública del estudio se acompaña, como anexo IV.

En consecuencia, al Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 29 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el proyecto de autovía Puerto de Lumbreras-Adra, CN-340, de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, puntos kilométricos 98,2 a 110,7, tramo: El Parador-Almería.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y completados ciertos datos informativos del estudio de impacto ambiental, se establecen, por la presente Declaración de Impacto Ambiental, las siguientes condiciones, de manera que el proyecto pueda considerarse ambientalmente viable:

1. **Protección frente al riesgo de avenidas.**—Teniendo en cuenta las características pluviométricas de la zona analizada, que corresponden a un clima seco, con bajas precipitaciones anuales y con cauces normalmente secos, pero con fuertes precipitaciones puntuales, que hacen que el peligro de avenidas se presente con una probabilidad apreciable, se estructurará un servicio de mantenimiento de la nueva vía que articulará medidas de inspección y vigilancia, cuando el Instituto Nacional de Meteorología anuncie riesgo de fuertes lluvias e inmediatamente después de las descargas torrenciales y, en todo caso, en el período otoñal, al que corresponde la mayor probabilidad de riesgo de avenidas.

Este servicio velará, tanto en las fases de construcción, como de explotación de la nueva vía, por el correcto drenaje y evacuación de aguas y materiales sueltos transportados, haciendo cumplir las siguientes condiciones aplicables, a puntos del proyecto que a continuación se especifican:

a) En el cruce de la rambla de las Hortichuelas, barranco del Palmer y barranco de la Garrafa, cauces salvados por la autovía mediante un puente y dos viaductos, se evitará que la ejecución de las excavaciones y del hormigonado de las pilas y estribos coincida con periodos de máximo riesgo de avenidas, es decir, con los meses de septiembre, octubre y noviembre, así como cuando lo prevea el servicio meteorológico. No se acumularán en zonas de cauce, permanente o temporalmente, materiales procedentes de la excavación ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra.

b) En las ramblas, barrancos y cauces menores, para los que el paso de la nueva vía no se resuelva por medio de puentes o viaductos sino mediante terraplenes y obras de fábrica y, especialmente, en los pasos de las ramblas de San Antonio, del Cañarete, de la Cañada y de San Cristóbal, se asegurará que las secciones de desagüe no permanezcan obstruidas, procediendo a su limpieza cuando sea necesario. Esta revisión se realizará sistemáticamente a principio del mes de septiembre y en todos los casos en los que se anuncie riesgo de avenida o inmediatamente después de que se haya producido. Serán aplicables, asimismo, las disposiciones del párrafo anterior relativas a la acumulación de materiales en los cauces o a la ubicación de instalaciones auxiliares.

2. *Protección del «Paraje sobresaliente» denominado «Acantilados de Almería-Aguadulce».*-Dado que en el ámbito territorial afectado por el proyecto, está incluida una franja de terreno perteneciente a la zona denominada «Acantilados de Almería-Aguadulce», que ha merecido la calificación de «Paraje sobresaliente» en el «Plan especial de protección del medio físico de la provincia de Almería», realizado por la Agencia del Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Andalucía, con las medidas de protección que ello implica, teniendo en cuenta, asimismo, que la preocupación por la protección de esta zona se ha puesto de manifiesto en las alegaciones de la información pública y al objeto de evitar o disminuir las posibles afecciones a esta zona, tanto en la construcción de la obra como en la explotación de la autovía, se cumplirán las siguientes prescripciones:

a) Se realizará un estudio que determine las acciones a ejecutar con objeto de adecuar el proyecto de construcción a las características de este espacio. A este fin se analizará la conveniencia de:

Sustituir los terraplenes de cruce de cauces por puentes o viaductos en los siguientes puntos: barranco del Cañarete (punto kilométrico 4,800), obra de fábrica 21 (punto kilométrico 5,660), barranco de la Cañada (punto kilométrico 7,380), obras de fábrica 38 y 40 (punto kilométrico 9,520).

Sustitución de trincheras por soluciones en falso túnel en los tramos comprendidos entre los puntos kilométricos 5,040 y 5,560; puntos kilométricos 5,830 y 6,010; puntos kilométricos 6,420 y 6,520; punto kilométrico 7,160 y puntos kilométricos 7,260; puntos kilométricos 8,780 y 8,860.

b) Para prevenir la erosión derivada de la obra en este espacio se observará estrictamente lo especificado en la condición 3. En el caso de no ser viables las medidas de sustitución de terraplenes por puentes o viaductos indicadas en el apartado a), se señalan como puntos especialmente frágiles, a efectos de prevención de la erosión, los taludes de terraplén correspondientes a los tramos allí mencionados.

c) Dentro de los límites de este territorio protegido, no se podrá ni tomar préstamos, ni depositar vertidos, por existir en el Plan Especial la prohibición de tales actividades.

d) La circulación de la maquinaria y las actividades de construcción se restringirán a la franja de ocupación de la obra, salvo en circunstancias estrictamente necesarias que justifiquen la salida de dicha franja, por razones de configuración del terreno.

e) Por ser los «Acantilados de Almería-Aguadulce» lugares de nidificación del águila perdicera, no se podrán realizar actividades de obra, especialmente voladuras, en las épocas de nidificación de dicha ave, que corresponden a los meses de diciembre a junio.

3. *Prevención de la erosión.*-Teniendo en cuenta la importancia de la superficie de terreno afectada por la obra (680.000 metros cuadrados) y del volumen de la excavación (3.525.000 metros cúbicos), se adoptarán las siguientes medidas, dirigidas a evitar el arrastre de materiales:

a) Se evitará realizar movimientos de tierras y acúmulo de materiales sueltos coincidiendo con los periodos de mayor riesgo de lluvias torrenciales, señalados en la condición 1.

b) Se elaborará un estudio, relativo a la superficie de taludes en desmonte, terraplenes, isletas y medianas, en el que se definan las medidas a adoptar para asegurar su estabilidad superficial frente a los riesgos de erosión derivados de situaciones de lluvias torrenciales.

Entre las medidas de prevención y protección deberá contemplarse la construcción o instalación de:

Canalizaciones en cabecera para la recogida de agua de escorrentía. Bermas intermedias que posibiliten la plantación y progreso de especies vegetales, dotadas de las correspondientes bajantes y colectores. Obras de mampostería en superficies de alta susceptibilidad a la erosión.

4. *Protección de recursos agrícolas.*-En la franja de cruce de la rambla de Las Hortichuelas existen cultivos de invernadero que deberán protegerse del siguiente modo:

a) Se restringirá la circulación de la maquinaria a la zona ocupada por la traza de la autovía, no pudiéndose abrir caminos de servicio de la obra fuera del espacio de ésta distintos a los estrictamente necesarios.

b) Con objeto de mantener la disponibilidad actual de las instalaciones destinadas al riego, se evitará la afección a canalizaciones, tuberías, pozos, etc., reponiendo inmediatamente las mismas en el caso de ser afectadas.

c) Se definirán las zonas ocupadas por la obra que contengan suelo productivo, de manera que durante el periodo de ejecución de las obras se pueda proceder a su retirada y a un tratamiento adecuado para su utilización posterior en la recuperación y restauración de las superficies denudadas.

d) Asimismo, durante la construcción se adoptarán las medidas adecuadas para evitar la deposición de polvo sobre los cultivos circundantes.

5. *Prevención de ruido.*-En el apartado 4.2 del estudio de impacto ambiental «efectos de la actividad sobre el medio ambiente» se justifica la mejora de la situación de niveles de ruido en el centro de los núcleos de población de El Parador y Aguadulce.

No obstante, se diseñarán y aplicarán las medidas correctoras que aseguren que en los límites del territorio calificado como urbanizable en los planes urbanísticos vigentes de Vicar y Roquetas no se sobrepasen los niveles sonoros de 55 dB(A) Leq en periodo nocturno y 65 dB(A) Leq en periodo diurno.

6. *Permeabilidad territorial.*-La construcción y explotación de la nueva vía asegurará, mediante las actuaciones necesarias, el servicio actual de los caminos rurales y vías de paso existentes, que son los siguientes: Caminos agrícolas de la rambla de las Hortichuelas; camino agrícola en la margen derecha de la autovía (puntos kilométricos 1,500 al 2,260); camino de la margen izquierda entre los puntos kilométricos 1,900 y el 2,260, con conexión con el anterior en este último punto kilométrico; caminos agrícolas en el punto kilométrico 2,680; camino agrícola entre los puntos kilométricos 5,600 y el 5,900; con cruce en OF 23 (punto kilométrico 5,660); camino en el punto kilométrico 7,320 y camino en el punto kilométrico 7,500.

7. *Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*-Con objeto de disminuir los efectos negativos de los impactos más relevantes y de lograr la integración paisajística de la obra en su entorno, se cumplirá lo siguiente:

a) Se realizará la recuperación, restauración e integración paisajística de todas las áreas afectadas por la obra, entre las que deberá atenderse específicamente a las siguientes: Tratamiento de los muros, taludes, zonas afectadas por los movimientos de tierras, enlaces, estribos de viaductos, bocas del túnel, viales utilizados para el movimiento de maquinaria de obra, zonas de ubicación de parque de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra, zonas afectadas por el cruce sobre ramblas y barrancos y pasos a través de caminos rurales, vertederos y escombreras específicas de la obra.

A este fin se redactará un proyecto de recuperación ambiental, con la definición necesaria para su ejecución, que tome como base el capítulo 6.5 del estudio de impacto ambiental.

El referido proyecto incluirá la localización más conveniente para la reposición de la capa de suelo retirada, ya mencionada y la que se refiere a la condición 4.

b) Las acciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin se redactará un plan de obra en el que se establezca la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la concurrencia de lluvias de naturaleza torrencial y de asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

c) Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas por la obra a las que se refiere el punto a) deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de obra.

8. *Seguimiento y vigilancia.*-Se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental los informes que se especifican, en los plazos que a continuación se señalan:

a) Dentro de los cinco meses siguientes a la fecha de recepción de la Declaración del Impacto Ambiental por la Dirección General de Carreteras:

Medidas de prevención de la erosión.
Estudio de adecuación del proyecto de construcción a las condiciones de la zona «Acantilados de Almería-Aguadulce», al que se refiere la condición 2.a).

Estudio de tratamiento de taludes, al que se refiere la condición 3.b). Proyecto de recuperación ambiental, al que se refiere la condición 6.b).

Diseño de las medidas aplicables para disminuir los niveles de ruido, al que se refiere la condición 5.

b) Con carácter semestral, emitiéndose el primer informe dentro de los tres meses siguientes a la emisión del acta de recepción provisional de la obra y durante un plazo de tres años:

Estado general de las áreas relacionadas en la condición 6.b), en los momentos posteriores a los períodos de lluvias torrenciales y, en todo caso, después de las épocas de lluvia en otoño y primavera.

Estado y progreso del grado de erosión del ámbito territorial afectado por la construcción de la vía después de la concurrencia de las lluvias torrenciales.

Estado y progreso del suelo respuesto, según la condición 4 y de la vegetación utilizada en la restauración y recuperación ambiental a la que se refiere la condición 6.b).

Estado del drenaje de todas las ramblas atravesadas por la vía después de las épocas de avenidas.

c) Resultado de las mediciones de inmisiones sonoras de fondo antes de la construcción de la vía y en la fase de funcionamiento, durante los momentos y períodos estacionales de máxima intensidad de circulación, tanto diurna como nocturna. Las mediciones deberán realizarse en puntos que señale el estudio de ruido y, en todo caso, en los límites del territorio calificado como urbanizable a los que se refiere la condición 5. El resultado de las mediciones de ruido de fondo se remitirá a los tres meses de la fecha del acta de comprobación del replanteo de la obra, y el referente a la etapa de funcionamiento por una sola vez, cuando previsiblemente se alcancen las condiciones anteriormente establecidas.

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

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto.

Madrid, 28 de febrero de 1992.-El Director general, D., Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del proyecto

El proyecto tiene por objeto definir la variante de la CN-340, de Cádiz a Barcelona por Málaga, en el tramo comprendido entre el Parador de las Hortichuelas y un punto inmediato a Almería, en el que la continuidad de la vía se definirá en el futuro proyecto de circunvalación de la ciudad. Este punto se sitúa en la margen derecha del barranco de San Telmo. El proyecto corresponde al acceso de Almería por el oeste, tramo inicial de la autovía que comunica a la ciudad y a la zona oriental de la provincia con el resto del litoral andaluz y, por extensión, con la mayor parte del interior del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. El tramo es especialmente complejo por lo accidentado de la topografía y por la importancia del tráfico local que conecta a Almería con los núcleos de población de Aguadulce, Roquetas, Adra, Berja y El Ejido.

El trazado comienza al norte del núcleo de El Parador de las Hortichuelas, en el término municipal de Vicar, en el borde de la ladera montañosa. Termina en el término municipal de Almería, en la parte superior de la plataforma montañosa, antes de iniciar el cruce del barranco de San Cristóbal. En el futuro, el tramo se continuará con una prevista ronda de Almería.

El proyecto ha sido precedido por un estudio informativo (EI-1-AL-01) y por un proyecto de trazado (T2-AL-2470), por lo que no se estudian alternativas de trazado. Respecto a la solución seleccionada en el estudio informativo, hay una cierta modificación, por la que en la zona de Aguadulce la traza se traslada más al norte, para evitar la afección a la zona urbanizable del Cerro de las Minas.

El trazado se ha proyectado, tanto en planta como en alzado, de acuerdo con las características de autovía, con una velocidad específica de 100 kilómetros/hora, tipo A-100.

El tramo de autovía comienza en un punto situado a unos 400 metros al oeste de la carretera AL-411, a la que corta a unos 1.520 metros de El Parador, desplazándose el trazado hacia el norte, con el fin de evitar los suelos urbanos y urbanizables de Aguadulce y, a la vez, afectar a la menor superficie de invernaderos.

En este tramo, entre el punto kilométrico 0,000 y el punto kilométrico 3,980, la traza corta a la rambla de las Hortichuelas, a la rambla de San Antonio y a otros barrancos de menor importancia.

Entre el punto kilométrico 3,980 y el punto kilométrico 4,250 el trazado de la autovía discurre en túnel, a lo largo de 540 metros.

En el tramo siguiente (punto kilométrico 4,510 y punto kilométrico 10,160), se cruzan varios barrancos de cierta Entidad, destacando de entre ellos los de El Palmer y La Garrofa, donde se proyectan sendos viaductos con las siguientes características:

Viaducto de El Palmer: 224 metros de largo (punto kilométrico 6,764 a punto kilométrico 6,988), 56 metros de altura sobre el cauce, 6 vanos.

Viaducto de La Garrofa: 254 metros de largo (punto kilométrico 7,972 a punto kilométrico 8,226), 70 metros de altura sobre el cauce, 7 vanos.

Se ha proyectado el tronco de la autovía con alineaciones curvas (radio mínimo de 600 metros y radio máximo de 3.000 metros), y alineaciones rectas, con las correspondientes curvas de transición. La longitud total es de 10.150 metros.

En este proyecto de construcción se incluye además el acondicionamiento del tramo de la carretera AL-411, comprendido entre El Parador y la autovía. Esta carretera pasa sobre la autovía en cuya intersección se proyecta un enlace en «diamante».

El tramo de variante de la AL-411 se proyecta con un radio mínimo de 400 metros y tiene una longitud de 1.530 metros.

Se proyecta, además, el acceso a Almería por el barranco de San Telmo, a través de otro enlace en «diamante».

En el acceso, se ha llegado a un radio mínimo de 50 metros. El resto de los radios varía entre 63 metros y 200 metros. La longitud es de 2.610 metros. Se inicia en la actual CN-340. Inmediatamente se desplaza a la derecha y cruza la citada carretera por encima de la cota de la clave del túnel hacia Almería. A continuación, sigue aproximadamente el trazado antiguo de la CN-340, y se adentra en el barranco de San Telmo. Finalmente, pasa por debajo de la futura circunvalación de Almería, junto al referido barranco, para incorporarse a la autovía.

ANEXO II

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Andalucía	X
Presidencia de la Junta de Andalucía	X
Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Confederación Hidrográfica del Sur de España	
ICONA	
Ayuntamiento de Almería	
Ayuntamiento de Enix (Almería)	
Ayuntamiento de Vicar (Almería)	
Instituto Andaluz Ecológico del Mediterráneo	
Centro de Edafología y Biología aplicada	
Centro de Estudios Territoriales Urbanos	
Instituto de Recursos Naturales Agrobiológicos	X
Centro Nacional de Medios de Protección	
Estación experimental de zonas áridas	
GEM (Grupo Ecologista Mediterráneo)	X
DUNA. Coordinador Ecologista Almeriense	X
Asamblea verde	
ANDALUS. Federación Ecológica de Amigos de la Tierra	
Federación Andaluza de Asociación de Defensa de la Naturaleza	
CEPA	
ADENA	
Gobierno Civil de Almería	X
Diputación Provincial de Almería	

Respuestas recibidas más significativas:

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía indica los puntos en los que se ha de prestar especial atención en el Estudio de Impacto Ambiental:

Estudio de la situación de partida del medio:

Torrencialidad estacional, cuencas hidrográficas.
Examen minucioso para el diseño y adaptación del proyecto de restauración vegetal.

Desplazamiento de vertebrados. Nidificación de rapaces. Área de distribución del caracol *Iberia alonensis*.

Restos arqueológicos.

Zonas habitadas cercanas a la traza. Ruido y emisiones gaseosas.

Determinación y valoración del impacto:

Valoración de la erosionabilidad de taludes.

Afección paisajística.

Salida de productos e interferencia con actividades tradicionales.

Contaminación sónica y gaseosa.

Propuesta de medidas correctoras:

Diseño de obras de fábrica para evitar la inestabilidad y la erosión.
 Diseño de la restauración vegetal.
 Diseño de pasos (actividades tradicionales y fauna).
 Programación de las obras para no afectar a la nidificación del águila perdicera.
 Medidas contra la contaminación sónica.
 Recuperación del patrimonio cultural afectado.

Programa de vigilancia ambiental:

Contratación de personal especializado para la ejecución y control del proyecto de restauración del medio.
 Establecimiento de plazos para implantación de medidas correctoras, así como del mantenimiento para asegurar su eficacia.

Asociaciones ecologistas:

Habría que modificar el trazado de la autovía, desplazándolo hacia el norte y aumentando la sección en túnel, para disminuir el impacto paisajístico en la zona denominada «Acantilados de Almería-Aguadulce», calificada en el Plan Especial de Protección del Medio Físico como «Paraje sobresaliente» (Coordinadora Ecologista Almeriense).
 Al menos en esta zona, en la medida de lo posible, habría que aplicar las correcciones necesarias, especialmente en la fachada litoral, para evitar el impacto sobre el paisaje. (GEM).
 Habría que planificar las obras para no interferir ni causar molestias a la nidificación del águila perdicera, a 500 metros del punto kilométrico 3. (GEM).

ANEXO III**Estudio de impacto ambiental***Contenido del estudio***Introducción y justificación del estudio (1.):**

Incluye una definición de carácter general de lo que debe ser un EIA. Se hace referencia al proyecto de trazado previo (T2-AL-2470) y al estudio informativo (EI-1-AL-01), más anterior, lo que justifica que el estudio no presente la valoración comparada de otros trazados alternativos.

Situación jurídico-administrativa (2.):

Se señala la situación del terreno afectado por la autovía fuera de las zonas calificadas como urbanizables en los planes urbanos de los municipios afectados.
 Sin embargo, parte del trazado está situado en la zona que en el «Plan especial de protección del medio físico de la provincia de Almería» se califica como «Paraje sobresaliente» y que se denomina «Acantilados de Almería-Aguadulce». Se incluye la descripción de la zona incluida en el «Plan especial» y la relación de actividades prohibidas y compatibles que corresponden a un «Paraje sobresaliente».

Estudio del medio físico (3.):

En referencia con el clima, se incluye un resumen de datos de temperaturas, precipitaciones, grado de aridez, vientos e insolación.
 Descripción de la estratigrafía geológica de la zona afectada, por unidades y formaciones. Tectónica e historia geológica.
 Referencia a la unidad hidrogeológica del acuífero de Aguadulce. Red hidrológica superficial de ramblas.
 Mención de las distintas unidades taxonómicas edafológicas presentes en la zona afectada, con una breve descripción. A continuación se indica, por unidades cartográficas a qué zonas litológicas corresponden.
 Se nombran y describen las siguientes unidades de vegetación: espartal-tomillar, tomillar-pastizal, cultivos hortícolas y vegetación hidrófila.

Se reseñan las especies vegetales más características.
 Mención de las distintas especies presentes: Reptiles, roedores, insectívoros y pequeños oscines de cerros esteparios. Se destaca la presencia del águila perdicera y de una especie de caracol (Iberia alonensis).

Se distinguen tres ámbitos paisajísticos, correspondientes al macizo calizo litoral, a las rampas serranas y a las estructuras cuaternarias.
 Se describen y se resaltan los elementos singulares paisajísticos.

En una introducción se resalta la necesidad de la obra, desde el punto de vista socioeconómico.

Se incluyen datos de superficies cultivadas bajo plástico en la zona. Datos demográficos y de puestos de trabajo en la zona.

Datos de producción agrícola por productos. Volumen de exportaciones y distribución de los gastos de comercialización. Influencia sobre el transporte y sobre los niveles-sonoros en la zona.

Se incluye una referencia a las zonas de cultivo bajo plástico y a una actividad ganadera mínima.

Referencia a las torres de vigilancia costera, carretera antigua, puentes de cruce de ramblas y antiguas obras agrícolas.

Identificación y características del impacto ambiental (4):

Se distinguen las fases de construcción y explotación.
 Se presenta la forma en la que el proyecto afecta al medio, a través de los siguientes «grupos de acciones»: Modificación del régimen (drenaje, nivel sonoro, calidad atmosférica), transformación del suelo, préstamos, vertidos y accidentes.

En el apartado de impacto sobre la calidad atmosférica se calculan, mediante las fórmulas recomendadas por el Ministerio de Transporte Alemán, los niveles de ruido creados por la autovía, en la nueva situación de esta vía principal de comunicación, en los centros urbanos de El Parador y Aguadulce, para períodos nocturnos y diurnos y distintos años, y se comparan con datos actuales, tomados con sonómetro. De las diferencias [19 dB(A)], se deduce la factibilidad de la instalación de la autovía.

Referencia a la ausencia de impacto sobre la geología.
 En el impacto sobre la red hidrológica superficial se menciona la afección mínima por el lavado del pavimento por la escorrentía y posterior infiltración, la alteración de la calidad de las aguas por aportación de partículas sólidas y las obras de drenaje y encauzamientos que evitarán inundaciones.

El suelo se verá destruido o compactado por la implantación de la vía. La efección se considera pequeña por el escaso valor edáfico del terreno.

El impacto sobre la vegetación se considera mínimo. Es digno de mención el aterramiento de barrancos.

La fauna se considera en general muy pobre y el impacto sobre ella pequeño. Se hace referencia especial al caracol Iberia alonensis y al águila perdicera.

Las condiciones de dimensión de la obra y de aridez de la zona hacen que el impacto sobre el paisaje pueda ser grande. Sin embargo, los criterios de diseño minimizan el impacto. Se hace un repaso de estos criterios y del proceso de revegetación expuesto junto a las medidas correctoras.

En el impacto socioeconómico se hace una consideración general inicial sobre las grandes ventajas de implantación de la obra y sus escasas incidencias negativas.

Se razona la influencia del proyecto sobre los siguientes aspectos:
 Demografía: Alteraciones en la estructura demográfica, distribución de la población, alteraciones en la población activa y alteraciones sobre la salud (positiva).

Aspectos socioculturales: Alteración de estilos de vida, patrimonio histórico y vías pecuarias.

Sector primario: Alteraciones derivadas de la equiparación de terrenos y alteraciones en la actividad agraria, forestal o pecuaria.

El sistema territorial.
 Las influencias son consideradas, o bien positivas o de escasa incidencia negativa.

Referencia al interés de la antigua carretera y el esfuerzo realizado en el proyecto para conservarla.

Se presenta un cuadro en el que los distintos factores ambientales a ser considerados se enfrentan con las distintas acciones del proyecto, capaces de crear una alteración, e indicando si corresponden a la fase de ejecución o explotación.

Se presenta una matriz de caracterización e identificación de impactos para las fases de construcción y explotación en la que una nueva relación de parámetros ambientales se enfrenta con las características habituales que sirven para juzgar un impacto, realiza un dictamen donde se indica la necesidad de medidas correctoras, la probabilidad de ocurrencia o la afección a recursos protegidos y una valoración en la que se asigna la magnitud del impacto a través de los cuatro calificativos del Reglamento: Compatible, moderado, severo y crítico.

Cuantificación del impacto ambiental (5):

La magnitud del impacto ambiental se calcula a través del sistema de Battelle, eligiendo unos nuevos parámetros ambientales, una asignación a estos parámetros de unas unidades de impacto ponderal y unos valores de calidad ambiental, aplicados a unas situaciones sin proyecto, en fase de obras, con proyecto finalizado y tras la aplicación de unas medidas correctoras.

Medidas correctoras (6):

Atención al polvo y a la programación de voladuras.
 No se prevén efectos negativos sobre la geología. Cabe señalar la adopción de mínimas pendientes en taludes, estructuras de consolidación en zonas de mayor erosión, cunetas de guarda y elección de canteras.

Para proteger el drenaje de la zona se proyectan adecuadas obras de desagüe y se recomienda el mantenimiento y limpieza de estas obras.

Como medidas protectoras del suelo se prescribe la retirada de la tierra aprovechable, la adecuación de cunetas y bajantes y el programa de revegetación.

Para distinta presencia de unidades de vegetación o en el tratamiento de determinados aspectos de la obra, se propone la utilización de plantaciones con especies autóctonas.

Se contemplan las siguientes unidades: Matorral tomillar sobre rocas duras para desmontes de fuerte pendiente, vaguadas serranas, zonas agrícolas con matorrales nitrófilos o cultivos bajo plástico y nudos en zonas de cultivos abandonadas, medianas, plantación a pie de muros y estribos del puente sobre la rambla de Las Hortichuelas.

Se proponen dos medidas correctoras para la fauna, a incluir en el proyecto: Obras de desagüe que permitan el paso de fauna y relleno con zahorra de dolomía en la base de los desagües menores, para atraer al caracol *Iberia alonensis* a los enclaves húmedos.

Se propone la recuperación y rehabilitación de los tramos más interesantes de la vía antigua. Efectúa propuesta de itinerarios recreativo-culturales a través de esta vía.

Análisis del contenido

Introducción y justificación del estudio (1.):

Teniendo en cuenta que es la primera ocasión en la que el tramo de autovía, objeto del estudio, es analizado desde el punto de vista ambiental, se considera que las alternativas desechadas en los anteriores estudios deberían de haber sido también contempladas en éste.

Situación jurídico-administrativa (2.):

Debería haberse resaltado la prohibición j), de la relación de actividades prohibidas en un «Paraje sobresaliente», que rechaza las actuaciones de carácter infraestructural, excepto la localización del viario de carácter general», si va acompañado de un estudio de impacto.

Estudio del medio físico (3.):

Este apartado corresponde al «Inventario ambiental» del Reglamento. Cabe resaltar del mismo:

Se incluyen datos suficientes de clima para definir la zona.

Por su relación con los aspectos de inestabilidad y erosión, de afección al medio ambiente, serían necesarios los datos litológicos del terreno, más que la información geológica, aunque hay que recordar que estos temas se tratan en detalle en el estudio geotécnico que acompaña a todo proyecto de construcción de carreteras. Hubiera sido oportuno un mapa temático, que recogiera estos datos litológicos.

No se presenta plano de situación de cuencas y cauces hidrológicos, ni del manto acuífero, ni de las ramblas importantes. El drenaje se estudia en otra parte del proyecto, pero aquí debería haberse incluido un resumen.

En la consideración de las distintas unidades edafológicas afectadas, se echa en falta, más que nunca, un mapa temático.

La descripción de la vegetación carece también de mapa temático.

No se clasifica la fauna por ecosistemas.

La zona afectada se prestaría a ser dividida en unidades de paisaje, en cada una de las cuales se produciría una respuesta determinada a la presencia de la obra. No se ha hecho así y ni siquiera se han clasificado la zona por ámbitos paisajísticos.

La parte del inventario socioeconómico va dirigida exclusivamente a justificar la necesidad de la autovía. Adolece de falta de datos sobre la distribución de población por términos municipales, por sectores, red de comunicaciones, planeamiento urbanístico más detallado, situación de viviendas cercanas a la traza, e instalaciones de servicios inmediatas a la carretera existente.

El comentario sobre usos del suelo en la zona es excesivamente breve. No se aporta ningún dato, ni planos con la distribución de usos.

El inventario del patrimonio histórico-cultural se cubre suficientemente, aunque, como siempre, no se sitúa ningún punto de interés.

Identificación y características del impacto ambiental (4.):

Se mezclan parámetros ambientales con acciones. Se esperaba en esta parte del estudio una relación concreta de acciones del proyecto, que luego se presenta más adelante.

Las reducciones de nivel sonoro, aunque siempre importantes, serán menores que las deducidas en el estudio, ya que no se ha tenido en cuenta el futuro tráfico local. Sólo se han estudiado los niveles de ruido en los dos puntos citados. Se debería de haber ampliado el estudio a los restantes núcleos habitados cercanos, existentes y futuros, analizando las condiciones en los edificios inmediatos a la autovía y deduciendo si será necesario o no la aplicación de medidas anti-ruido. La emisión de gases de tráfico es citada, pero no se analiza, aunque hay que reconocer que siempre se conseguirá una situación mejor con la implantación de la autovía.

No se analiza dónde se producen los principales riesgos de inestabilidad y erosionabilidad, aunque se menciona su existencia.

En el inventario no se cita ningún aprovechamiento de agua superficial y, por lo tanto, no parece importante una eventual modifica-

ción de la calidad de las aguas. No se considera la posible contaminación por vertidos al mar.

El impacto sobre el suelo no se puede juzgar, ya que los datos del inventario no son referenciados espacialmente.

Resulta aplicable el comentario anterior al impacto sobre la vegetación.

Como viene siendo habitual no existe una referencia a los puntos concretos de impacto sobre el paisaje, por excavaciones importantes a media ladera, trincheras, terraplenes, boquillas de túnel o viaductos, sea ostensible, a pesar de los criterios de diseño.

Aparentemente, según el estudio, la afección será mínima y la integración de la obra en el paisaje muy buena.

No se aportan cifras ni aspectos concretos que apoyen las conclusiones favorables al impacto socioeconómico.

Se considera que los parámetros ambientales, cuya elección en todo caso debería haberse justificado, son los que deberían haber sido previamente objeto de análisis de impacto antes de contemplarse las interacciones entre las acciones del proyecto y dichos factores.

Las condiciones de la zona resultaban idóneas para haberse realizado una divisiones en unidades de la misma respuesta a la implantación de la autovía, atendiendo a su relieve, litología, vegetación, actividad antrópica y cuenca visual. Se hubiera podido así, aplicar una matriz a cada unidad, con lo que el trabajo habría ganado en calidad que, como norma general, le falta.

Cuantificación del impacto ambiental (5.):

Para la aplicación del método de Battelle, se utiliza una nueva relación de parámetros ambientales. No se justifica la asignación de los índices de ponderación, lo que es un defecto habitual que se suele presentar en la aplicación de este método.

Medidas correctoras (6.):

En la aplicación de medidas correctoras se sigue el criterio mantenido a lo largo del estudio y no hay referencia a circunstancias concretas ni se sitúan las medidas generales propuestas.

Las medidas correctoras sobre la vegetación están desarrolladas con un nivel de definición apreciable aunque no se concretan sus puntos de aplicación.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes

Ayuntamiento de Roquetas de Mar.
Coordinadora Ecologista Almeriense.

Contenido más significativo de las alegaciones

Los aspectos más significativos recogidos en las alegaciones son los siguientes:

1. La oposición a la elección de la solución primera del estudio informativo frente a la solución segunda.

2. La adopción de la solución primera puede traer como consecuencia los siguientes inconvenientes, en la zona de Aguadulce, como resultado de la proximidad de la traza al núcleo urbano:

Sensación de amurallamiento por la presencia de los paramentos verticales de los muros de contención y de la boca de un túnel.

Incremento del nivel de ruidos, en una zona residencial.

3. Solicitud de un acceso directo al núcleo urbano de Aguadulce, desde la futura autovía.

4. En la zona denominada «Acantilados de Almería-Aguadulce», calificada como «parajes sobresalientes», se solicita, para evitar el impacto paisajístico, la adopción de trazados en túnel, preferiblemente con el trazado en planta correspondiente a la opción 2 del estudio informativo.

9280

RESOLUCION de 9 de marzo de 1992, de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, por la que se acuerda publicar extracto de las Resoluciones por las que se conceden las autorizaciones de uso para elementos resistentes de pisos y cubiertas, números 1.079/1991 y otros.

A los efectos procedentes, esta Dirección General ha acordado publicar extracto de las Resoluciones siguientes: