

el carácter de Sociedad anónima laboral con arreglo a la Ley 15/1986, de 25 de abril.

Contra la presente Orden se podrá interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde la fecha de recepción de notificación de la Orden.

Santander, 5 de septiembre de 1994.—P. D. (Orden de 12 de julio de 1993), el Delegado de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, Juan Carlos Rabinal Sáenz de Santa María.

Excmo. Sr. Secretario de Estado de Hacienda.

**21195** *RESOLUCION de 26 de septiembre de 1994, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro de los sorteos de la Lotería Primitiva, celebrados los días 22 y 24 de septiembre de 1994 y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.*

En los sorteos de la Lotería Primitiva, celebrados los días 22 y 24 de septiembre de 1994, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 22 de septiembre de 1994.

Combinación ganadora: 42, 40, 14, 30, 49, 12.

Número complementario: 39.

Número del reintegro: 9.

Día 24 de septiembre de 1994.

Combinación ganadora: 32, 17, 8, 25, 35, 7.

Número complementario: 26.

Número del reintegro: 2.

Los próximos sorteos de la Lotería Primitiva, que tendrán carácter público, se celebrarán el día 29 de septiembre de 1994, a las veintinueve horas, y el día 1 de octubre de 1994 a las veintidós quince horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137 de esta capital.

Madrid, 26 de septiembre de 1994.—La Directora general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

**21196** *RESOLUCION de 29 de julio de 1994, de la dirección general de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el anteproyecto y estudio complementario de la autopista de peaje de la Costa del Sol. Tramo: Málaga-Estepona (Málaga), 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 junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 29 de julio de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ANTEPROYECTO Y ESTUDIO COMPLEMENTARIO DE LA AUTOPISTA DE PEAJE DE LA COSTA DEL SOL. TRAMO: MALAGA-ESTEPONA (MALAGA), DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

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

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 22 de febrero de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, la memoria-resumen del citado proyecto con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de esta actuación es la definición de la autopista de peaje entre Málaga y Estepona.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 20 de abril de 1990, la referida Dirección General dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

Las relaciones de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el anteproyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 15 de junio de 1990, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. Atendiendo a las numerosas alegaciones formuladas en la información pública se realizaron una serie de modificaciones recogidas en un estudio complementario, el cual fue sometido al trámite de información pública mediante anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 21 de noviembre de 1991.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió con, fecha 20 de enero de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del anteproyecto, el estudio de impacto ambiental, el documento complementario y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio de impacto ambiental.

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

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el anteproyecto y estudio complementario de la autopista de peaje de nuevo trazado de la Costa del Sol. Tramo: Málaga-Estepona (Málaga).

#### Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada, teniendo en cuenta la información en ella contenida, aportada por el ICONA, la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y diversas asociaciones ecologistas, relativa a la riqueza de los hábitats y las especies presentes en las sierras y sus estribaciones, cuya conservación se vería comprometida en el caso de realizarse cualquiera de las alternativas más alejadas de la costa que la desarrollada por el estudio complementario, considerando que la autopista constituye para los municipios de la costa, un servicio mayor que para los del interior, y teniendo en cuenta además lo establecido en los artículos 23, 25, 38 y 39 de la Ley 25/1988, de 30 de julio, de Carreteras, y 145 y 146 del Reglamento General de Carreteras de 8 de febrero de 1977, la Dirección General de Política Ambiental considera que la alternativa 4, desarrollada por el estudio complementario, es ambientalmente viable con las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará el nivel actual de permeabilidad del territorio mediante el diseño de las estructuras necesarias y la adopción de las medidas oportunas.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Para preservar las características de las aguas superficiales interceptadas por la traza se llevarán a cabo las siguientes medidas:

a) No se podrá localizar ningún tipo de instalación auxiliar ni acumular materiales de obras o procedentes de los movimientos de tierra, en zonas desde las que directamente o por erosión o escorrentía se pueda afectar a los ríos Fuengirola, Cala del Moral, Real, Verde, Guadaiza, Guadalmina, Guadalmasa, Velerín, Castor y Padrón, o a los diferentes arroyos existentes a lo largo del trazado, o a los pantanos Nuevo del Angel y Viejo o de Las Tortugas.

b) Se redactarán y proyectarán las medidas de prevención y control para minimizar el riesgo de que se produzcan vertidos al sistema hidrológico de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra o de accidentes que puedan originarse durante la explotación de la misma.

c) De acuerdo con las indicaciones de la Confederación Hidrográfica del Sur, y atendiendo al carácter torrencial de las precipitaciones y a la complejidad de la red hidrográfica afectada, las obras de drenaje transversal se diseñarán para evacuar un caudal mínimo de 2 m<sup>3</sup>/s, utilizándose para el cálculo de caudales un período de retorno de 500 años.

3. *Protección de acuíferos.*—Se realizará un estudio que refleje y delimite cartográficamente las zonas de recarga del acuífero número 38 «Mármoles de Sierra Blanca y Sierra de Mijas», de los acuíferos ligados a materiales calizos, y de los acuíferos existentes en los materiales detríticos de los ríos Fuengirola, Real, Guadaiza, Guadalmina y Arroyo del Moral. El estudio incluirá también el diseño de las obras y medidas necesarias para que las aguas de lluvia no desvíen sus actuales pasos por dichas zonas de recarga, y para que se minimice el riesgo de contaminación de los mencionados acuíferos por efecto de la ejecución y explotación de la nueva vía.

4. *Protección de ecosistemas.*—Con el fin de no alterar significativamente los ecosistemas existentes, se llevarán a cabo las medidas siguientes:

a) Para preservar la vegetación de ribera se realizará, previo a la construcción de la obra, el jalonamiento temporal del trazado para que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ciñan al interior de la zona acotada, especialmente en las zonas sensibles y de interés indicadas en el estudio de impacto ambiental, así como en el paso de los ríos referidos en la condición 1.

b) En la construcción de las estructuras de paso sobre los ríos y arroyos se tendrá en cuenta que sus luces garanticen, además de la evacuación de caudales, la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas. Con este fin los estribos de los mismos se situarán, al menos, a cinco metros de los bordes del cauce.

c) Las estructuras previstas sobre los ríos Fuengirola, Verde y Guadaiza que afectan a suelo no urbanizable especialmente protegido y áreas incluidas en el Catálogo del Plan Especial de Protección del Medio Físico de Málaga, se estudiarán y diseñarán con luces superiores a 60 metros.

5. *Prevención del ruido.*—Se realizará un estudio de previsión de niveles sonoros generados por la autopista y un proyecto de medidas de corrección. Las medidas adoptadas deberán asegurar, al menos, en los siguientes puntos los siguientes niveles máximos:

En el tramo I: Entre los puntos kilométricos 1,200 al 1,700; y en el tramo II: Entre los puntos kilométricos 6,000 y 15,200, no podrán sobrepasarse los 55 dB Leq(A) entre las veintitrés y las siete horas, ni los 65 dB Leq(A) entre las siete y veintitrés horas, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura de las viviendas existentes.

En el tramo II: Entre los puntos kilométricos 13,300 y 14,000; y, en el tramo II: Entre los puntos kilométricos 0,000 y 1,750; no podrán sobrepasarse los 55 dB Leq(A) entre las veintitrés y las siete horas, ni los 65 dB Leq(A) entre las siete y veintitrés horas, medidos a dos metros de las fachadas para cualquier altura de las viviendas existentes entre la calzada y una distancia de 100 metros medidos desde la arista exterior de la calzada. Donde no existan viviendas los niveles se medirán a partir de los 50 metros medidos desde la arista exterior de la calzada.

En el que discurre dentro de la franja de reserva no podrán sobrepasarse los 55 dB Leq(A) entre las veintitrés y las siete horas, ni los 65 dB Leq(A) entre las siete y veintitrés horas, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura de las viviendas existentes a partir de una distancia de 100 metros medidos desde la arista exterior de la calzada.

Las medidas correctoras deberán presentarse diseñadas y valoradas a nivel de proyecto de construcción.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de complementar las medidas correctoras aplicadas.

6. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto para la ejecución de medidas de defensa contra la erosión, recuperación e integración paisajística de la obra. El citado proyecto incluirá, al menos, lo siguiente:

a) Las medidas de recuperación ambiental e integración paisajística de los desmontes y terraplenes mencionados en el anexo II de esta Declaración y, en general, cuando los taludes sobrepasen los 12 metros de altura se realizarán banales de al menos 0,5 metros de ancho, cada 5 metros de altura. Además se revegetarán todos los taludes y demás zonas afectadas por la realización del trazado, con las técnicas y medidas necesarias para asegurar la implantación y reducir así el elevado riesgo de erosión de la zona.

b) Las medidas de integración paisajística de los viaductos, en particular del correspondiente al paso del río Fuengirola.

c) La localización en planos a escala 1:10.000 y el proyecto de recuperación e integración paisajística de las zonas de préstamos, canteras, parque de maquinaria, viario de acceso a las obras, instalaciones auxiliares y las escombreras y vertederos. Las instalaciones y actuaciones señaladas no podrán localizarse en áreas con vegetación arbórea o de ribera, espacios incluidos en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de Málaga, y áreas de protección de aguas superficiales y subterráneas mencionadas en las condiciones 1 y 2.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán especial y temporalmente con las propias de la construcción de la vía.

7. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá, al menos, la remisión de los siguientes informes:

a) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a lo siguiente:

Protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Protección de acuíferos, a que se refiere la condición 3.

Protección de ecosistemas a que se refiere la condición 4.

Prevención del ruido, a que se refiere la condición 5, si del estudio de previsión de niveles sonoros se desprendiera la necesidad de ejecutar medidas correctoras.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística a que se refiere la condición 6.

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

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 6, así como de la efectiva realización de las labores de conservación.

Informe sobre los niveles de ruido residual y, en su caso, eficacia de las medidas correctoras aplicadas a que hace referencia la condición 5.

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

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

8. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, un escrito certificando que se han incluido los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece en su condicionado, en el pliego de bases, para la concesión en régimen de peaje de la autopista Málaga-Estepona, y emitirá un informe sobre los contenidos y conclusiones que a este fin contengan los proyectos de construcción que presenten los posibles adjudicatarios.

La documentación referida es la siguiente:

Medidas y obras en relación con el mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 1.

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

Estudio y medidas para la protección de acuíferos a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de los niveles sonoros y medidas correctoras a que se refiere la condición 5.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 6.

Programa de vigilancia ambiental, a que se refiere la condición 7.

9. *Financiación de medidas correctoras.*—Los proyectos de construcción y condiciones de explotación ofertados por los posibles adjudicatarios de la concesión contendrán todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental, así como en estas condiciones, figurando en memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto.

También se incluirán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental durante todo el período de la concesión.

Madrid, 29 de julio de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA .....	X
Delegación del Gobierno en Andalucía .....	—
Gobierno Civil de Málaga .....	—
Presidencia de la Junta de Andalucía .....	—
Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía .....	X
Diputación Provincial de Málaga .....	—
Ayuntamiento de Málaga .....	—
Ayuntamiento de Coín .....	X
Ayuntamiento de Fuengirola .....	X
Ayuntamiento de Marbella .....	—
Ayuntamiento de Estepona .....	—
ANDALUS .....	—
Agrupación Ecologista Pinsapo .....	—
SILVEMA .....	X
Facultad de Ciencias de la Universidad de Málaga .....	—
Cátedra de Ecología de la Universidad Autónoma de Madrid .....	—
Departamento de Ecología de la Universidad Complutense de Madrid .....	—
Cátedra de Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Madrid .....	—
Cátedra de Planificación y Proyectos de la Universidad Politécnica de Madrid .....	—
ADENA .....	—
Quercus .....	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO) .....	—

#### Aspectos más significativos de las respuestas recibidas

El ICONA indica que los trazados marcados en la memoria-resumen discurren al sur de las estribaciones de la Sierra-Bermeja, Sierra de las Nieves y Sierra de Tolox, incluidas en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Málaga, siendo declarados parajes o parques naturales por Ley 28/1989, del Parlamento andaluz. Asimismo, estas sierras se hallan incluidas en el proyecto BIOTOPOS/CORINE/ICONA por su elevado valor natural. En sierra Bermeja, incluida en el Catálogo de Áreas de Importancia para las Aves por el «International Council for Bird Preservation» (ICBP), se ha detectado la presencia de tres especies vegetales: Armeria colorata, Galium viridiflorum y Nolletia chysocomoides, catalogadas como vulnerables y/o en peligro de extinción en el Libro Rojo de Especies Vegetales de España Peninsular e Islas Baleares (1987, ICONA) y en el Listado de Plantas Endémicas, Raras o amenazadas de España (1985, MOPU).

Debe evitarse el trazado que afecta al complejo serrano de interés ambiental que incluye la Sierra de Cártama y la Sierra Blanca-Canucha y Alpujata, así como la cabecera del río Alaminos, paraje sobresaliente, todos ellos catalogados por el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Málaga.

Indica la presencia, entre la ciudad de Málaga y Torremolinos, de la desembocadura del río Guadalorce, paraje natural declarado por Ley 28/1989, e integrado también en el Plan Especial de Protección de Medio Físico de la Provincia de Málaga y en el proyecto BIOTOPOS/CORINE/ICONA.

La Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía considera conveniente profundizar en los siguientes puntos que corresponden a los espacios catalogados por el Plan Especial de Protección del Medio Físico (PEPMF):

1. Dentro del espacio catalogado en el PEPMF de Málaga bajo la tipología de complejo serrano de interés ambiental CS.2 y CS.16 correspondiente a Sierra de Cártama y a Sierra Blanca-Canucha y Alpujata, respectivamente:

Impacto paisajístico producido, con mayor alusión a la afección de la cuenca visual.

Impacto producido sobre los recursos naturales, especialmente sobre las aguas y la vegetación forestal.

Estudio de las alteraciones que pueden provocar la ejecución del proyecto sobre la fauna, especialmente de la protegida.

2. En el espacio protegido en el PEPMF de Málaga bajo la tipología de parajes sobresalientes PS.5 correspondiente a La fuente y cabecera del río Alaminos:

Impacto paisajístico como consecuencia de su alta fragilidad.

Estudio de las alteraciones sobre la flora y la fauna, por ser éstos de gran interés ecológico en este espacio.

El Ayuntamiento de Coín manifiesta que el trazado transcurriría sobre la zona sur del término municipal y muy próxima a la población, siendo esta parte del municipio la que presenta mayores valores, tanto naturales y paisajísticos como urbanísticos. Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, se solicita a la Administración que considere el trazado de la autopista por la zona norte del municipio, para salvaguardar las áreas de mayor interés medioambiental y evitar, a la vez, la superposición con el trazado del arco Marbella-Vélez-Málaga, actualmente en construcción.

SILVEMA (Asociación Malagueña para la Protección de la Vida Silvestre) considera que la autopista podría afectar a enclaves de importante valor ecológico, recogidos en el Plan de Protección del Medio Físico de la Provincia de Málaga:

1. Complejo serrano de interés ambiental Sierra de Cártama (CS16) cuyo máximo valor es el paisajístico.

2. Complejo serrano de interés ambiental de Sierra Blanca, Canucha y Alpujata (CS2). Contiene elementos vegetales de gran interés, tanto a nivel forestal (encina, quejigo, alcornoque y repoblaciones de pinos) como de especies amenazadas y endémicas. La fauna tiene un gran interés, desde especies como la cabra montés, meloncillo, gineta, nutria, gato montés, etc., hasta interesantes localizaciones de especies de la avifauna, que aconsejan que se dote al complejo de una protección más estricta. Una parte del enclave está inmerso en la Reserva Nacional de Caza de la Serranía de Ronda, de gran valor ecológico.

3. Paisaje agrario singular de las huertas del río Guadaiza. Se trata de un pequeño enclave al sur del proyecto de autopista, que sería afectado por las actuaciones en sus tramos superiores.

Los ríos y arroyos de la vertiente sur, de gran valor ecológico, como Guadalmina, Guadalmasa, Velerín y Castor estarían sometidos a un impacto en cuanto a las afecciones a la vegetación de ribera y a la fauna que albergan.

Se considera de manera negativa la posibilidad de realizar grandes desmontes, por el gran deterioro que ello implica, así como el efecto pernicioso que para la fauna supone un trazado de estas características, que en definitiva crea una barrera contribuyendo al fraccionamiento de las poblaciones y a su desaparición.

## ANEXO II

### Resumen del estudio de impacto ambiental

El anteproyecto tiene como antecedentes el estudio informativo, de fecha de Orden de estudio 26 de julio de 1989, en el que se consideran cuatro alternativas al trazado. El estudio informativo selecciona la denominada alternativa número 4 que discurre más próxima a la costa que las otras tres alternativas consideradas, alejándose de las zonas de sierra que poseen mayores valores ecológicos.

El anteproyecto, que se realiza sobre la alternativa 4 seleccionada en el estudio informativo, define las características generales para el trazado de la autopista de peaje de la Costa del Sol en su tramo Málaga-Estepona.

En atención a las observaciones realizadas durante el proceso de información pública del anteproyecto, se realizó un estudio complementario en el que se definen las modificaciones efectuadas al trazado del anteproyecto. Estas se basan en una mayor adaptación a la franja reservada

en el planeamiento urbano de Mijas para la autopista y suponen un incremento de su longitud, un trazado más sinuoso y un aumento de la pendiente.

El anteproyecto de la autopista Málaga-Estepona aprovecha tres tramos de la autovía de la Costa del Sol: Tramo Málaga-variante de Benalmádena; variante Benalmádena, y variante de Marbella. Estas dos últimas variantes las aprovecha parcialmente.

Los tramos de nuevo trazado son los denominados tramo I (de variante de Benalmádena a variante de Marbella) y tramo II (de variante de Marbella a variante de Estepona).

Los trazados finalmente adoptados por el estudio complementario para los tramos de nueva construcción son los siguientes:

**Tramo I:** Se inicia en el kilómetro 3,000 de la variante de Benalmádena, con un trazado que se define en el estudio complementario con longitud de puntos kilométricos 0,000 a 16,927. A partir de ese punto kilométrico 16,927 se sigue el trazado del anteproyecto entre sus puntos kilométricos 15,958 y 27,471 en el que conecta con la variante de Marbella en el kilómetro 9,437 de la misma. La longitud total del nuevo trazado es de 28.440 metros.

Según la Dirección General de Carreteras, el tramo discurre por el término municipal de Mijas ocupando la franja de reserva del suelo del planeamiento municipal para esta infraestructura salvo en tres puntos del trazado del estudio complementario: Entre los puntos kilométricos 1,200 y 1,700 donde para poder completar el enlace de acceso a Mijas se ocupan terrenos de calificación urbana; entre los puntos kilométricos 4,800 y 6,000 en que el trazado discurre inmediatamente al este de la franja reservada, ocupando suelo no urbanizable próximo a terreno urbano; y entre los puntos kilométricos 13,300 y 14,000 donde se ocupa suelo urbanizable para ubicar el primer área de peaje.

El recorrido de la autopista en este tramo es sensiblemente paralelo a la costa de la que la separan distancias entre 2 y 4 kilómetros. Entre los puentes de la autopista destaca el del río Fuengirola con 800 metros de longitud. Las principales obras de explanación son:

**Desmontes (según kilometraje del estudio complementario):**

Entre los puntos kilométricos 3,200 y 3,700 de 27 metros de altura media.

Entre los puntos kilométricos 13,200 y 14,050 de 25 metros de altura media.

Entre los puntos kilométricos 14,700 y 14,850 de 20 metros de altura media.

Entre los puntos kilométricos 15,250 y 15,560 de 20 metros de altura media.

Entre los puntos kilométricos 16,500 y 16,650 de 25 metros de altura media.

**Según kilometraje del anteproyecto:**

Entre los puntos kilométricos 16,600 y 16,800 de 20 metros de altura media.

Entre los puntos kilométricos 22,200 y 22,600 de 17 metros de altura media.

**Terraplenes (según kilometraje del anteproyecto):**

Entre los puntos kilométricos 21,200 y 21,600 de 26 metros de altura media.

Entre los puntos kilométricos 24,320 y 24,480 de 24 metros de altura media.

**Tramo II:** Se inicia en el kilómetro 4,488 de la variante de Marbella, con un trazado que se define en el estudio complementario con longitud de puntos kilométricos 0,000 a 14,216. A partir de ese punto kilométrico 14,216 se sigue el trazado del anteproyecto entre sus puntos kilométricos 13,904 y 25,000 en el que conecta con la variante de Estepona en el kilómetro 3,520 de la misma. La longitud total del nuevo trazado es de 25.312 metros.

La modificación del trazado del estudio complementario respecto al trazado definido en el anteproyecto consiste en el desplazamiento del mismo hacia la costa. El trazado adoptado se aleja de la franja de reserva ocupando, según la Dirección General de Carreteras, las siguientes categorías de suelo: Desde la variante de Marbella hasta el punto kilométrico 1,750 la traza discurre por terreno urbanizable del término municipal de Marbella; entre los puntos kilométricos 1,750 y 2,050 ocupa suelo no urbanizable; entre los puntos kilométricos 2,050 y 6,000 ocupa la franja de reserva. En ese punto kilométrico 6,000 entra en el término municipal de Benahavís, que no cuenta con planeamiento urbanístico, para salir de él en el punto kilométrico 15,200, pasado el río Guadalmanza, ya en trazado del anteproyecto. Aquí entra en el término municipal de Estepona,

discurriendo por la franja de reserva hasta el punto kilométrico 25,000, donde conecta con la variante de Estepona.

El trazado adoptado en este tramo discurre aguas arriba de los pantanos Nuevo del Angel y de las Tortugas, cruza los ríos Guadaiza y Guadalmeina, requiriendo la realización de varias estructuras y de un túnel de 900 metros. Cruza igualmente los ríos Guadalmanza, Velerín, Castor y Padrón, proyectándose un túnel de 200 metros y otro de 350 metros en los últimos metros antes de su unión con la variante de Estepona. Las principales obras de explanación son:

**Desmontes (según kilometraje del estudio complementario):**

Entre los puntos kilométricos 2,300 y 2,580 de 24 metros de altura media.

Entre los puntos kilométricos 5,500 y 5,850 de 33 metros de altura media.

**Según kilometraje del anteproyecto:**

Entre los puntos kilométricos 16,950 y 17,050 de 29 metros de altura media.

Entre los puntos kilométricos 17,150 y 17,300 de 26 metros de altura media.

Entre los puntos kilométricos 24,200 y 24,400 de metros de 25 de altura media.

**Terraplenes (según kilometraje del anteproyecto):**

Entre los puntos kilométricos 0,450 y 0,750 de 20 metros de altura media.

La longitud total del trazado entre Málaga y la salida oeste de la variante de Estepona es de 89,195 kilómetros de los cuales 53,752 kilómetros son de nuevo trazado.

El estudio examina los factores tanto del medio físico (abiótico y biótico) como del socioeconómico (demografía, actividades económicas, estructura territorial y patrimonio arqueológico y cultural) y perceptual susceptibles de verse afectados por el proyecto. Este inventario va acompañado de una cartografía temática, presentándose un total de nueve mapas: Tres a escala de 1:10.000, uno a escala 1:20.000, tres a 1:50.000 y dos a 1:75.000. Se incluye igualmente un anexo fotográfico.

De la información del inventario se deducen como aspectos más relevantes, desde el punto de vista ambiental, la existencia de los siguientes condicionantes o áreas sensibles:

La red de drenaje es muy densa, con reducidas cuencas vertientes que, al estar sometidas a la influencia de gotas frías pueden tener caudales de avenidas notables.

Hidrogeológicamente la zona es rica y sensible (destacando el acuífero número 38 «Mármoles de Sierra Blanca y Sierra de Mijas»; los acuíferos ligados a materiales calizos, y los existentes en los materiales detríticos de los ríos Fuengirola, Real, Guadaiza, Guadalmina y Arroyo del Moral. Existen suelos de alta calidad, ligados a las vegas fluviales.

Las formaciones vegetales más importantes se localizan en las riberas de los ríos; existen también algunas manchas de alcornos.

El estudio localiza como zonas sensibles en el tramo I, los alrededores del río Fuengirola, los alrededores de las lomas de Puertollano Cabrillas y, en el tramo II, el entorno de los embalses Nuevo del Angel y Viejo o de las Tortugas.

La zona de estudio comprende uno de los centros de mayor actividad económica y concentración demográfica de la región, con una clara especialización turística y un retroceso del sector agrario.

El Plan Especial de Protección del Medio Físico de Málaga define como sistemas de interés (áreas de protección especial compatible) los paisajes agrarios singulares: Huertas de los ríos Guadaiza, Marbella y Benahavís; y las huertas del río Fuengirola.

El estudio de impacto ambiental considera impactos significativos los siguientes:

Efecto barrera sobre la dinámica de los núcleos urbanos.

Existencia de gran número de desmontes y terraplenes de considerable magnitud.

Ocupación de suelos productivos ligados a las vegas fluviales.

Alteración del paisaje debido principalmente a la presencia de importantes viaductos.

Aumento de los niveles sonoros.

Como medidas preventivas y correctoras el estudio relaciona una serie de actuaciones a desarrollar en fases posteriores del proyecto. Estas medidas se refieren a estabilización de taludes, control de los procesos erosivos, pasos de fauna, implantación de barreras antirruído, integración paisajística, etc.

Se propone un programa de vigilancia ambiental dirigido a verificar la efectividad de las medidas correctoras propuestas.

#### *Análisis del contenido*

El estudio analiza únicamente la alternativa seleccionada en el anteproyecto y las modificaciones recogidas en el estudio complementario.

El estudio no trata adecuadamente factores relevantes del medio, especialmente los relativos a hidrología, hidrogeología y procesos erosivos. Igualmente el estudio no define claramente los potenciales impactos acústicos generados por la vía.

Las medidas preventivas y correctoras propuestas no están específicamente diseñadas ni valoradas.

### ANEXO III

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

##### INFORMACION PUBLICA DEL ANTEPROYECTO

#### *Relación de alegantes*

##### Alegaciones de instituciones y organismos:

Ayuntamiento de Mijas.  
Ayuntamiento de Benahavís.  
Ayuntamiento de Estepona.

##### Alegaciones de asociaciones privadas:

Colegio de Caminos, Canales y Puertos.  
Confederación de Empresarios de Málaga.  
Federación Regional de Urbanizadores de Andalucía.  
Cuatro grupos naturalistas: Silvema, Verdes de Andalucía, Grunsber y Andalus.

Veinticinco representantes de urbanizaciones y sociedades: Urbanización La Alquería, «Vega del Colorado, Sociedad Anónima», «Marbella Sheraton Resort and Country Club, Sociedad Anónima», «Green and Sun, Sociedad Anónima», «Last Green, Sociedad Anónima», «Cala Investment, Sociedad Anónima», «Wacon, Sociedad Anónima», «Construcciones Ronda, Sociedad Anónima», «Cerro del Espartal, Sociedad Anónima», «Nueva Marbella, Sociedad Anónima», «Promociones Marbella Golf, Sociedad Anónima», Club de Tenis Estepona», «Club de Inversiones y Finanzas, Sociedad Anónima», «Altos del Rodeo, Sociedad Anónima», «Lomas del Virrey, Sociedad Anónima», «Entidad Sodesan, Sociedad Anónima», «Inbinsa», «Dalal Investment», «Haza del Conde, Sociedad Anónima», Fondo de Garantía de Depósito Establecimientos Bancarios, «Jayle, Sociedad Anónima», «Cala del Sol», «Corporación de Nueva Marbella, Sociedad Anónima», y «Monte Halcones, Sociedad Anónima».

Alegaciones de particulares: Cinco escritos particulares firmados por: Juan Pónares Lima, Francisco Cinchilla Vicente, Alfredo Herrera Ruda, Inés Maldonado Ramos, Alberto Mondine Cusberti, Luis Cepedano Beteta, Ildefonso Díaz Jiménez.

##### Alegaciones fuera de plazo:

Ayuntamiento de Marbella.  
«Compañía Sevillana de Electricidad».

Once representantes de urbanizaciones y sociedades inversoras: Urbanización «Sitio de Calahonda», Comunidad de Propietarios «Sitio de Calahonda», «Villas Mediterráneas», «Monte Paraíso», «Jardines de Calahonda Fase I», «Jardines de Calahonda Fase III», «Balcón de Golf, Sociedad Anónima», «El Herrojo, Sociedad Anónima», «Lulu, Sociedad Anónima», «Longside Ltd.», «Promociones Real Estate, Sociedad Anónima».

Tres particulares: Ivar Dahl, David Peter & Brian Davies, R.M. Pinks.

#### *Contenido ambiental de las alegaciones*

Alegaciones de instituciones y organismos: Los tres Ayuntamientos citados señalan fuerte impacto de la autopista al separar y cruzar terrenos urbanizados. El Ayuntamiento de Estepona no se pronuncia sobre ninguno de los trazados propuestos en el anteproyecto hasta el momento de la redacción del Plan General de Ordenación Urbana para su aprobación inicial. El Ayuntamiento de Mijas cita el impacto paisajístico del puente sobre el río Fuengirola. Los Ayuntamientos de Benahavís y Marbella abogan por la alternativa de trazado interior de la autopista.

Alegaciones de asociaciones privadas: Los cuatro grupos naturalistas informan sobre deficiencias en el estudio de impacto ambiental y consideran que el impacto ambiental es mayor que el expuesto en dicho estudio.

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos apoya el trazado propuesto por la alternativa 4, aunque sin la utilización de la variante de Marbella.

La Confederación de Empresarios de Málaga y la Federación Regional de Urbanizaciones de Andalucía, considera urgente la construcción de una autopista y no se pronuncia por un trazado u otro para no retrasar el inicio de la misma.

Alegaciones de particulares: Las alegaciones de los particulares y representantes de las urbanizaciones se manifiestan en contra del trazado propuesto por la alternativa 4, debido a afectaciones por ocupación de terrenos, molestias de ruido y de contaminación.

##### INFORMACION PUBLICA DEL ESTUDIO COMPLEMENTARIO

#### *Relación de alegantes*

Alegantes: Total alegaciones, 421.

Alegaciones de organismos públicos:

Ayuntamiento de Mijas.  
Ayuntamiento de Estepona.

Alegaciones de asociaciones privadas:

Colegio de Caminos, Canales y Puertos.  
Grunsher.  
Federación Regional de Urbanizadores de Andalucía.

Veintidós representantes de urbanizaciones y sociedades: «Pinares de Calahonda, Sociedad Anónima», «Sitio de Calahonda, Sociedad Anónima», «Urbanizaciones Calahonda, Sociedad Anónima», «Orken, Sociedad Anónima», «Promociones Calahonda, Sociedad Anónima», «Los Cipreses de Calahonda, Sociedad Anónima», «Cornisa, Sociedad Anónima», «Vistas de la Cornisa, Sociedad Anónima», «PM Internacional, Sociedad Anónima» y «PM Construcciones, Sociedad Anónima», «Construcciones Ronda, Sociedad Limitada», «Riviera Internacional, Sociedad Anónima», «Lulu, Sociedad Anónima», «Apartamentos Bermeja, Sociedad Anónima», «Y.J. Lovell (España), Sociedad Anónima», «Scancon, Sociedad Anónima», «Longside Ltd.», «Golf Reserva de Marbella, Sociedad Anónima», «Riversage Holding Ltd.», y «Cape Vermey Investment Ltd.».

Alegaciones de particulares: 383 particulares.

Alegaciones fuera de plazo:

Confederación Hidrográfica del Sur.  
Silvema.

Asociación Nacional de Urbanizadores.  
Colectivo Usuarios Autopista-Estepona.

Siete representantes de urbanizaciones y sociedades: Urbanización «Sitio de Calahonda», «La Quinta», «El Herrojo Club, Sociedad Anónima», «Haz del Conde, Sociedad Anónima» y «Altos del Rodeo, Sociedad Anónima», «Promociones Real Estate, Sociedad Anónima», y «Delta España, Sociedad Anónima».

#### *Contenido ambiental de las alegaciones*

Alegaciones de organismos públicos:

La Confederación Hidrográfica del Sur indica que para cualquier obra de paso de agua bajo la autovía, el caudal mínimo a considerar deberá ser de dos metros cúbicos por segundo.

El Ayuntamiento de Mijas considera más beneficioso para su municipio el estudio complementario que el anteproyecto, pero sigue expresando su deseo de que la autopista pase por el interior, al norte de la sierra de Mijas, o bien que se construya una autovía entre las variantes existentes en la actualidad. El de Estepona confirma sus alegaciones al anteproyecto.

Alegaciones de asociaciones privadas: Grunsber y Silvema, por razones de afectación al medio y al entorno humano, se ratifica en su alegación al anteproyecto.

La Federación Regional de Urbanizadores de Andalucía, la Asociación Provincial de Urbanizadores de Málaga y la Asociación Nacional de Urbanizadores piden que la autopista se construya por el trazado interior.

Alegaciones de particulares: Los colectivos de usuarios autopista-Nueva Andalucía y autopista-Estepona abogan por el trazado interior.

La mayoría de las alegaciones de urbanizaciones y particulares pertenecen al complejo urbanístico «Sitio de Calahonda» y se oponen a la modificación introducida por el estudio complementario entre los puntos kilométricos 14,000 y 14,900 ya que bordea la urbanización. Las restantes sociedades, urbanizaciones y particulares alegan diferentes perjuicios a sus propiedades y a la zona en general, debido al impacto causado por el emplazamiento de la autopista, solicitando que se construya por el trazado interior.