

Premios	Pesetas
10.000 reintegros, de 5.000 pesetas cada uno, para los billetes cuya última cifra sea igual a la que se obtenga en la segunda extracción especial de una cifra	50.000.000
36.396	315.850.000

Para la ejecución de este sorteo se utilizarán, como mínimo, cinco bombos que, de izquierda a derecha, representan las decenas de millar, unidades de millar, centenas, decenas y unidades. Cada uno de ellos contendrá diez bolas numeradas del 0 al 9.

Se utilizarán dos bombos para la determinación de los premios de 10.000 pesetas que se adjudicarán, respectivamente, a aquellos billetes cuyas dos últimas cifras sean iguales y estén igualmente dispuestas que las de los números extraídos. Tres bombos para los premios de 25.000 pesetas, que se adjudicarán respectivamente a los billetes cuyas tres últimas cifras sean iguales y estén igualmente dispuestas que las de los números obtenidos.

Se utilizarán cinco bombos para determinar el número agraciado con el primer premio mediante extracción simultánea de una bola de cada uno de aquéllos, con lo que las cinco bolas extraídas compondrán el número premiado.

Del número formado por la extracción de cinco cifras correspondiente al premio primero se derivarán las aproximaciones, centena, terminaciones y reintegro previstos en el programa.

Con respecto a las aproximaciones señaladas para los números anterior y posterior del premio primero, se entenderá que si saliese premiado, en cualquiera de ellos, el número 00000, su anterior es el 99999 y el siguiente el 00001. Asimismo, si el agraciado fuese el 99999, su anterior es el 99998 y el 00000 será el siguiente.

Tendrán derecho a premio de 170.000 pesetas los billetes cuyas cuatro últimas cifras sean iguales y estén igualmente dispuestas que las del número que obtenga el premio primero; premio de 55.000 pesetas los billetes cuyas tres últimas cifras sean iguales y estén igualmente dispuestas que las del número que obtenga el premio primero, y premio de 20.000 pesetas aquellos billetes cuyas dos últimas cifras coincidan en orden y numeración con las del que obtenga dicho primer premio.

Tendrán derecho al reintegro de su precio cada uno de los billetes cuya cifra final sea igual a la última cifra del número agraciado con el primer premio.

Les corresponde un premio de 50.000 pesetas a los billetes cuyas cifras correspondientes a la decena, centena y unidad de millar sean iguales y estén igualmente dispuestas que las del primer premio, excepto los billetes terminados como el primer premio.

Asimismo tendrán derecho a premio de 25.000 pesetas los billetes cuyas tres últimas cifras sean iguales y estén igualmente dispuestas que las de las aproximaciones (número anterior y posterior del primer premio).

De los premios de centena, terminaciones y reintegro ha de entenderse que queda exceptuado el número del que respectivamente se deriven.

Asimismo, tendrán derecho al reintegro de su precio todos los billetes cuya última cifra coincida con las que se obtengan en las dos extracciones especiales, que se realizarán del bombo de las unidades.

Premio especial al décimo

Para proceder a la adjudicación del premio especial a la fracción, se extraerá simultáneamente una bola de dos de los bombos del sorteo que determinarán, respectivamente, la fracción agraciada y la serie a que corresponde.

Ha de tenerse en cuenta que si la bola representativa de la fracción fuera el 0, se entenderá que corresponde a la 10.^a

El sorteo se efectuará con las solemnidades previstas en la Instrucción del Ramo. En la propia forma se hará después un sorteo especial para adjudicar la subvención a uno de los establecimientos benéficos de la población donde se celebre el sorteo. Dicho sorteo especial quedará aplazado si en el momento de la celebración del que se anuncia se desconocen los establecimientos que puedan tener derecho a la mencionada subvención.

Estos actos serán públicos, y los concurrentes interesados en el sorteo tendrán derecho, con la venia del Presidente, a hacer observaciones sobre dudas que tengan respecto a las operaciones del mismo.

Efectuado el sorteo se expondrán al público la lista oficial de las extracciones realizadas y la lista acumulada ordenada por terminaciones.

Pago de premios

Los premios inferiores a 5.000.000 de pesetas por billete podrán cobrarse en cualquier Administración de Loterías.

Los iguales o superiores a dicha cifra se cobrarán, necesariamente, a través de las oficinas bancarias autorizadas, directamente por el interesado o a través de Bancos o Cajas de Ahorro, y en presencia del Administrador expendedor del billete premiado.

Los premios serán hechos efectivos en cuanto sea conocido el resultado del sorteo a que correspondan y sin más demora que la precisa para practicar la correspondiente liquidación y la que exija la provisión de fondos cuando no alcancen los que en la Administración pagadora existan disponibles.

Madrid, 1 de junio de 1996.—La Directora general, P. S. (artículo 6.º del Real Decreto 904/1985, de 11 de junio), el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

13150 RESOLUCIÓN de 10 de junio de 1996, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hacen públicos, la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro de los sorteos de la Lotería Primitiva celebrados los días 6 y 8 de junio de 1996 y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.

En los sorteos de la Lotería Primitiva celebrados los días 6 y 8 de junio de 1996 se han obtenido los siguientes resultados:

Día 6 de junio de 1996:

Combinación ganadora: 4, 25, 3, 46, 19, 10.

Número complementario: 17.

Número del reintegro: 0.

Día 8 de junio de 1996:

Combinación ganadora: 36, 34, 31, 45, 12, 20.

Número complementario: 18.

Número del reintegro: 5.

Los próximos sorteos de la Lotería Primitiva, que tendrán carácter público, se celebrarán los días 13 y 15 de junio de 1996, a las veintiuna treinta horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 10 de junio de 1996.—La Directora general, P.S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

13151 RESOLUCIÓN de 5 de mayo de 1996, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado de la autovía de la Costa del Sol. Sector Algeciras-Estepona. Tramo Guadiaro-Estepona. Provincias de Cádiz y Málaga, 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 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 20 de febrero de 1991 a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental una memoria-resumen del mencionado proyecto para iniciar

el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En esta memoria-resumen figuran dos soluciones cuya génesis se expone a continuación.

El estudio informativo inicial, que contenía siete alternativas, todas ellas por la costa y apoyadas en la carretera existente, la N-340, se aprobó técnicamente y se sometió a información pública en diciembre de 1988. Como resultado de las alegaciones presentadas, se decidió estudiar una nueva alternativa por el interior, para lo cual se realizó un estudio informativo complementario con esta única solución.

Este nuevo estudio, de clave I-1-MA-05-C, fue aprobado técnicamente en abril de 1990 y sometido a información pública en junio del mismo año.

En octubre de 1990 se aprobó el expediente de información pública y el estudio informativo complementario.

En la memoria-resumen enviada, a la que se ha hecho referencia, figuraban dos alternativas: la solución número 5 del estudio informativo inicial, que era la propuesta por la Dirección General de Carreteras, y la solución por el interior, —la única—, del estudio informativo complementario.

El proyecto consiste en la unión, mediante autovía, de Estepona y Guadiaro, como parte de la autovía de la Costa del Sol, cuyo cierre, completando al sector Algeciras-Estepona estaba previsto en el Plan General de Carreteras 1984-1991.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento citado, con fecha 8 de agosto de 1991, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dió traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

El estudio de impacto ambiental de una única solución, la que discurre por el interior, elaborado por la Dirección General de Carreteras, fue sometido junto al documento técnico del proyecto de trazado, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el día 15 de diciembre de 1994, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, en junio de 1995, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental, y el expediente de información pública.

Las características principales del proyecto se recogen en el anexo II de esta Resolución.

Visto el referido expediente por el órgano ambiental competente, la Dirección General de Política Ambiental, se devolvió al promotor, la Dirección General de Carreteras, para que completase el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental el nuevo estudio de impacto ambiental junto con el resto del expediente el 13 de febrero de 1996.

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

Una síntesis del resultado del trámite de información pública del proyecto de trazado y del estudio de impacto ambiental se incluye como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto-ley 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado «Autovía de la Costa del Sol. Sector: Algeciras-Estepona. Tramo: Guadiaro-Estepona».

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, se considera que el proyecto que se propone puede ser una solución ambientalmente viable si el promotor, la Dirección General de Carreteras, cumple con lo especificado en el estudio de impacto ambiental en lo que no se oponga a la presente declaración y si se cumplen, además, las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado

El proyecto de trazado produce, entre otros, impactos importantes sobre el medio físico derivados de los grandes movimientos de tierras previstos, tales como incremento de la erosión, afecciones al paisaje, ocupación de suelos productivos principalmente en las vegas de los ríos, afección a los cursos de agua y ocupación de vaguadas. Algunos de estos impactos se califican en el estudio de impacto ambiental como «extremadamente graves» y «muy graves».

Muchas de estas afecciones pueden minimizarse disminuyendo los movimientos de tierra mediante una mayor adaptación del trazado al terreno.

Por ello, examinadas las características del proyecto de trazado presentado, se considera que la solución presentada, para ser ambientalmente viable deberá adaptar el trazado definitivo del proyecto de construcción, de acuerdo con los criterios siguientes:

1.1 Las características del trazado cumplirán lo especificado en la orden de estudio para la redacción del proyecto de trazado, la última emitida, de fecha 18 de junio de 1992. De acuerdo con ella, en el segundo y último tramo de la autovía, entre el enlace de Casares y la variante de Estepona, las características de la autovía serán del tipo A-80, al igual que en el primer tramo, con objeto de conseguir una mayor adaptación de la carretera al terreno.

El radio mínimo absoluto en planta será de 250 metros para los dos tramos de acuerdo con la citada orden de estudio, correspondiente a una velocidad específica de 80 kilómetros/hora, según la Instrucción Provisional de Carreteras, Norma 3.1.1.C. Trazado, de febrero de 1996, siendo los radios mínimos absolutos previstos en el proyecto de trazado de 400 y 600 metros para el primer y segundo tramo, respectivamente.

El resto de los parámetros de diseño —alzado, sección transversal, etc.—, se adaptarán también a los del tipo de autovía proyectada.

1.2 Se justificará de forma rigurosa la necesidad futura de un tercer carril y por tanto del ancho de mediana que esto lleva consigo de acuerdo con la norma de trazado provisional antes mencionada. Por ello, se realizará un estudio de tráfico que analice, entre otros aspectos, la captación de tráfico por parte de la autovía y el reparto de los tráficos entre la autovía y la carretera existente, así como las hipótesis de evolución temporal de los mismos.

Se considera que la prognosis de tráfico del proyecto de trazado no está suficientemente justificada, entre otras causas, por partir de un reparto de los tráficos entre la carretera costera actual, la N-340, y la autovía, apriorístico y sin ningún soporte real.

1.3 El enlace de Casares produce, en su situación actual y con sus características, importantes impactos sobre el medio físico, que se pondrán de manifiesto a lo largo de esta declaración.

Para disminuir estos impactos, el enlace de Casares se desplazará hacia la variante de Estepona, lo más posible, sin afectar a la actuación urbanística prevista al este del arroyo Beneficiado.

1.4 El posible enlace en el Plan Parcial de Santa María, que no forma parte del proyecto de trazado, pero al que se hace referencia en la memoria y en el anexo número 15.2 situado entre los túneles de Valle Romano y de Santa María, se considera incompatible con el medio ambiente, por lo que no deberá formar parte del proyecto de construcción en la ubicación y con las características de diseño previstas.

2. Medidas relativas al impacto sobre la geología, la geomorfología y el paisaje

2.1 Se utilizarán, como zonas de préstamos para extracciones de áridos, canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

2.2 Los vertederos permanentes y temporales de tierras procedentes de la excavación se situarán en zonas de mínima afección ecológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas.

En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a los cursos de agua.

Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes se realizará un proyecto de restauración con objeto de no alterar las características naturales del terreno, o mejorarlas en las zonas de extracción donde éstas hubiesen sido ya transformadas. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas, —que formarán parte del proyecto de restauración—, serán incluidas y presupuestadas en el proyecto de construcción.

2.3 Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea

técnicamente viable, 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la ~~vegetación~~ *vegetación*. Pendientes mayores de taludes se podrán justificar desde el punto de vista ambiental, sólo si los impactos ambientales producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

2.4 Se minimizará el impacto causado por los taludes de mayor altura, en especial los que según el estudio de impacto ambiental producen impactos calificados de «extremadamente graves» y «muy graves» por su afección al paisaje, a la ocupación de suelos, a la vegetación y a los cursos de agua.

Los puntos donde los impactos no se consideran admisibles son los siguientes:

Puntos kilométricos 7,430 al 8,040. Terraplén de la vega del arroyo Alcorrín.

Puntos kilométricos 10,950 al 11,660. Terraplenes del enlace de Manilva.

Puntos kilométricos 13,540 al 14,160. Terraplén sobre la vaguada del arroyo Pocas Libras.

Puntos kilométricos 16,000 al 16,650. Enlace de Casares.

Puntos kilométricos 16,700 al 17,000. Desmonte.

Puntos kilométricos 17,240 al 18,530. Terraplén y desmontes sucesivos.

Puntos kilométricos 18,190 al 18,530. Terraplén sobre la vaguada del arroyo Vaquero.

Puntos kilométricos 20,365 al 23,040. Terraplén y desmontes sucesivos.

En estos casos, se considera la adopción de las siguientes medidas:

En general, se disminuirá la altura de los taludes mediante una mayor adaptación de la carretera al terreno, según lo estipulado en la condición 1.1.

En el cruce de las vaguadas de los arroyos Alcorrín y Vaquero se sustituirán las obras de fábricas previstas por viaductos cuyas dimensiones y características se determinarán en el proyecto de construcción.

Si el terraplén sobre la vaguada del arroyo Pocas Libras no se disminuye de forma significativa con las medidas estipuladas en la condición 1.1, se sustituirá asimismo la obra de fábrica prevista por un viaducto.

El enlace de Casares se modificará según lo estipulado en la condición 1.3.

Se reestudiará la ubicación y tipología del enlace de Manilva con objeto de minimizar los impactos previsibles según el estudio de impacto ambiental.

2.5 En las bocas de los tres túneles previstos: Pedro Jiménez, Santa María y Valle Romano, se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales. Con ello, y una vez revegetadas estas zonas, los impactos paisajístico-visuales pueden llegar a anularse.

Las longitudes aproximadas de falso túnel necesarias para conseguir este objetivo, se establecerán en el proyecto de construcción, siendo las que se deducen del proyecto de trazado, aproximadamente las siguientes:

Entrada al túnel Pedro Jiménez: Unos 72 metros, punto kilométrico 14,790 al punto kilométrico 14,862.

Salida del túnel Pedro Jiménez: Unos 72 metros, del punto kilométrico 15,840 al punto kilométrico 15,912.

Entrada al túnel Santa María: Unos 10 metros, del punto kilométrico 18,564 al punto kilométrico 18,574.

Salida del túnel Santa María: Unos 48 metros, del punto kilométrico 19,401 al punto kilométrico 19,449.

Entrada al túnel Valle Romano: Unos 20 metros, del punto kilométrico 19,748 al punto kilométrico 19,768.

Salida del túnel Valle Romano: Unos 80 metros, del punto kilométrico 20,690 al punto kilométrico 20,770.

Siempre que sea técnicamente viable, los taludes de los nuevos accesos a los túneles se abatirán a pendientes 2H:1V con objeto de evitar el atrincheramiento y las morfologías que impidan su revegetación.

2.6 Las operaciones de restauración paisajística básica se realizarán simultáneamente a las operaciones de obra, minimizando el tiempo de permanencia de superficies denudadas sin tratamiento antierosión. En todo caso, estas operaciones deberán estar finalizadas antes de la recepción provisional de las obras objeto del proyecto. El mantenimiento de las plantaciones se asegurará en el proyecto, al menos, durante dos períodos estivales.

2.7 Se adecuarán los apantallamientos acústicos al paisaje de su entorno y se utilizarán en su diseño, formas, materiales, texturas y colores integradores.

3. Medidas relativas al impacto sobre las aguas

3.1 El parque de maquinaria, las zonas de almacenamiento de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico se situarán en zonas de mínimo riesgo de contaminación de las aguas, apartadas de los cauces de los ríos y arroyos. Los lugares donde se ubiquen estas instalaciones dispondrán de balsas de decantación.

3.2 Se evitará, siempre que sea técnicamente viable, la canalización y rectificación de los cursos naturales de agua, mediante modificación de las obras de fábrica previstas o construcción de otras nuevas, muros de protección de terraplenes, modificaciones del trazado o construcción de los viaductos previstos en la condición 2.3.

Los cauces donde se tendrán en cuenta estas medidas son los siguientes:

Punto kilométrico 2,565. Canalización del arroyo Montilla.

Punto kilométrico 4,630. Desvío y canalización del arroyo Montilla.

Punto kilométrico 7,910. Desvío y canalización del arroyo Alcorrín.

Punto kilométrico 9,200. Desvío y canalización del arroyo Indiano.

Punto kilométrico 10,150. Desvío y canalización del arroyo de la Sierra y uno de sus afluentes.

Punto kilométrico 11,210. Desvío y canalización del afluente del arroyo Utrera.

Punto kilométrico 13,800. Desvío y canalización del arroyo Pocas Libras.

Punto kilométrico 16,200. Afección a los cauces del arroyo Jordana y uno de sus afluentes.

Punto kilométrico 18,430. Rectificación y canalización del cauce del arroyo Vaquero.

3.3 Todas las aguas que salgan por las bocas de los túneles como consecuencia de la perforación, así como las aguas residuales procedentes de la zona de instalaciones, 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 de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos si no sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente referente a los vertidos.

Si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

3.4 En ningún caso, los vertidos, aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones, durante la fase de construcción se realizarán directamente al terreno o a los cursos de agua.

Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación

4.1 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 en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico.

4.2 Las instalaciones auxiliares tales como parque de maquinaria, almacenes de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico se situarán en zonas donde los suelos no tengan especial valor, evitándose su instalación en zonas de suelos calificados como clases I, II y III de acuerdo con su capacidad para el cultivo y según la clasificación del estudio de impacto ambiental.

Asimismo se evitará que estas instalaciones afecten a zonas con superficie arbolada y a la vegetación de ribera.

4.3 Se dedicará especial atención a la preservación del área de acebuches y algarrobos de las inmediaciones del punto kilométrico 16,300 y afectada por el enlace de Casares. En el diseño del nuevo enlace, según la condición 1.3, se seguirá el criterio de afectar en la menor medida posible a esta mancha arbolada, así como a la vegetación de ribera de los cursos de agua cercanos.

4.4 Para proteger la vegetación de ribera y las formaciones en los cauces de los ríos, se delimitarán las áreas indispendables para la implantación de los viaductos y obras de drenaje, prohibiéndose el vertido de materiales a lo largo de la traza y de forma específica se evitarán los vertidos y zonas de acopio de materiales en las vaguadas y fondos de valles.

5. Medidas relativas a la prevención del ruido

5.1 El objetivo general a alcanzar después de la construcción de la nueva carretera es el de no sobrepasar un Leq (7-23b) de 65dB(A) y un Leq (23-7b) de 55 dB(A) medidos en las áreas habitadas a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

En los enlaces, los cruces y las convergencias de infraestructuras viarias, donde el ruido de fondo ambiental inicial supere los límites de inmisión definidos como objetivo, se podrán incrementar hasta 3dB(A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

5.2 En las zonas con edificios habitados, siempre que se prevea superar los límites de inmisión establecidos, los apantallamientos se implantarán con anterioridad a la apertura al tráfico de la nueva carretera. Si los edificios o viviendas no están construidos pero si previstos en el planeamiento urbanístico vigente, se reservará el espacio para la implantación de los apantallamientos y se instalarán en el momento de la construcción de los edificios.

5.3 Formando parte del proyecto de construcción, se realizará un estudio detallado de las edificaciones previsiblemente afectadas por los niveles máximos de ruido establecidos especificando su uso (residencial, agrícola, industrial, etc.), si su ocupación es habitual, esporádica o está deshabitado y el estado de conservación de las edificaciones.

A la vista de estos datos y de los niveles de tráfico previstos, —y que habrán de justificarse en un estudio de tráfico, de acuerdo con lo previsto en la condición 1.2— se indicarán las edificaciones e instalaciones afectadas y las medidas correctoras para el cumplimiento de lo contenido en los párrafos anteriores en relación con el ruido.

Si no se tratase de viviendas habitadas de forma habitual y a la vista del estado de conservación de las mismas, podrán acordarse con los propietarios medidas compensatorias si el cumplimiento del condicionado anterior tuviese un coste desproporcionado con el valor y utilización de las edificaciones.

5.4 Los materiales constituyentes de los apantallamientos, considerada la salinidad del ambiente, no serán metálicos, para evitar su corrosión. Las pantallas acústicas deberán estar integradas paisajísticamente en el entorno en que se sitúen.

6. Medidas de protección del patrimonio arqueológico

6.1 Debido a la existencia en las cercanías de la traza de numerosos yacimientos arqueológicos, se realizará, en consulta con los organismos competentes de la Comunidad Autónoma de Andalucía, las necesarias prospecciones de campo, —sondeos, excavaciones, levantamientos, etc.—, para el reconocimiento de potenciales restos arqueológicos a lo largo del trazado de la autovía, en especial de los yacimientos arqueológicos más cercanos a la traza: «La Montilla», «Las Lagunetas», «Baños Romanos de La Hedionda», «La Dehesilla» y «Cortijo Pozo Santo».

En todo caso, en base a lo anterior, el proyecto de construcción incorporará un programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, en consulta con el referido órgano competente.

7. Medidas de protección de la fauna

7.1 Se adaptarán como pasos de fauna todos los pasos inferiores previstos para drenaje transversal y se crearán otros específicos allí donde el tipo de vegetación, los cultivos o la observación sobre el terreno lo aconseje.

Los catorce pasos específicos para la fauna previstos en el estudio de impacto ambiental se contrastarán con los organismos competentes de la Junta de Andalucía, de acuerdo con los cuales se determinará el número y ubicación definitiva de los mismos, así como las dimensiones y características de los que finalmente se incluirán en el proyecto, con objeto de facilitar el paso de vertebrados y disminuir el efecto barrera generado por la infraestructura.

8. Seguimiento y vigilancia

8.1 Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento de las actuaciones 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 el programa se detallará el 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 Información y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

8.2 La Dirección General de Carreteras, como órgano promotor del proyecto será responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Ésta dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente declaración.

8.3 Los informes, datos, estudios y demás documentación adicional a la contenida en el estudio de impacto ambiental a remitir a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental es la siguiente:

a) Antes de la aprobación del proyecto de construcción:

Proyecto del trazado, en planta y en alzado, del tronco de la autovía, de acuerdo con las modificaciones establecidas en la condición 1.1 y del enlace de Casares, según la condición 1.3.

Estudio del tráfico y determinación del ancho de la mediana de acuerdo con la necesidad o no de un tercer carril en el año horizonte a que se refiere la condición 1.2.

Proyecto de defensa contra la erosión y de recuperación, restauración e integración paisajística de taludes, mediana, enlaces, cursos de agua, vertederos, zonas de préstamos, accesos provisionales, zonas de ocupación temporal (parque de maquinaria, casetas de obras, ...) y accesos a los tres túneles previstos.

Informe sobre la situación resultante de los taludes de mayor altura a que se refiere la condición 2.4 y su impacto residual tras las medidas correctoras propuestas en la misma.

Informe sobre la afección a los cursos de agua tras las medidas correctoras establecidas en la condición 3.2.

Proyecto de tratamiento de las aguas procedentes de la excavación de túneles y de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.3, así como el programa de seguimiento analítico de las aguas previsto.

Proyecto de tratamiento para los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.4.

Proyecto de medidas correctoras para minimizar el ruido en las zonas habitadas de acuerdo con las condiciones 5.1, 5.2 y 5.4 y a partir del estudio a que se refiere la condición 5.3.

Programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, al que se refiere la condición 6.1.

Proyecto de medidas de protección a la fauna, al que se refiere la condición 7.1.

Estos proyectos e informes requerirán el informe favorable de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental.

b) Antes de la recepción provisional de las obras:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la defensa contra la erosión, recuperación, restauración e integración paisajística según el proyecto enviado como documentación adicional según lo especificado en el apartado anterior.

Informe sobre las medidas realmente ejecutadas para minimizar el ruido en las zonas habitadas y las previstas en el futuro, según lo previsto en las condiciones 5.1 a 5.4.

Informe sobre las medidas de protección del patrimonio arqueológico realmente ejecutadas, a las que se refiere la condición 6.1.

Informe sobre las medidas realmente ejecutadas de protección a la fauna, a que se refiere la condición 7.1.

c) Anualmente y durante un período de tres años a partir de la recepción provisional de las obras:

Informe sobre la eficacia, estado y evolución de las medidas adoptadas para la recuperación, restauración e integración paisajística de la obra y de defensa contra la erosión.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las zonas habitadas y medidas adoptadas para su prevención.

Informe sobre la eficacia de las medidas de protección a la fauna realizadas, para lo cual se establecerá un programa de seguimiento que permita controlar el funcionamiento de las mismas.

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

8.4 La Dirección General de Información y Evaluación Ambiental ejercerá las funciones de comprobación, seguimiento y vigilancia de esta Decla-

ración de Impacto Ambiental y también de las otras funciones previstas en el capítulo IV del Reglamento para la ejecución del Real Decreto de Evaluación de Impacto Ambiental de 30 de septiembre de 1988.

9. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto a nivel de proyecto de construcción. También se valorarán y presupuestarán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto para la ejecución del Real Decreto-ley 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 5 de mayo de 1996.—El Director general, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Resultado de las consultas previas realizadas por la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental

Relación de organismos consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Presidencia de la Junta de Andalucía	
Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Confederación Hidrográfica del Sur de España. Málaga	
Gobierno Civil de Cádiz	X
Diputación Provincial de Cádiz	X
Gobierno Civil de Málaga	
Diputación Provincial de Málaga	X
Demarcación de Costas de Andalucía-Mediterráneo. Málaga	X
Ayuntamiento de Guadiaro. Cádiz	
Ayuntamiento de San Martín. Cádiz	
Ayuntamiento de San Roque. Cádiz	X
Ayuntamiento de Manilva. Málaga	
Ayuntamiento de Estepona. Málaga	X
Facultad de Ciencias. Universidad de Málaga	
Instituto Universitario Ecología del Mediterráneo. Universitario de Málaga	
Instituto Andaluz de Ecología Mediterránea. CSIC Granada	
Centro de Edafología y Biología Aplicada. CSIC. Sevilla	
Centro de Estudios Territoriales y Urbanos. Junta de Andalucía. Sevilla	
Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología. CSIC Sevilla	X
Asamblea Verde. Sevilla	
Andalus. Federación Ecológica Andaluza de Amigos de la Tierra. Sevilla	
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza. Málaga	
Asociación Gaditana de Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN). Cádiz	
SILVEMA. Asociación Malagueña Protección Vida Salvaje. Málaga	X
Federación Ecologista Malagueña. Málaga	

La síntesis de las respuestas efectuadas por los distintos organismos es la siguiente:

INSTITUTO NACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA (ICONA)

El trazado puede afectar a tres enclaves de interés natural: el Estuario del Río Guadiaro, declarado parque natural, el Canuto de Útrera, en tramitación como monumento natural y las Huertas del río Manilva, como paisaje de elevada calidad.

El río Guadiaro alberga población de Nutria, especie catalogada en el anexo II del Real Decreto 439/1990.

Los rasgos geológicos, hídricos, edáficos de vegetación, fauna y paisaje de estos espacios así como de los cursos de agua no deberán ser alterados por el proyecto.

La revegetación de taludes deberá realizarse con especies autóctonas.

Los pasos subterráneos se diseñarán de forma que puedan ser utilizados por la fauna.

AGENCIA DE MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE ANDALUCÍA

Se considera conveniente profundizar en los siguientes aspectos:

Impacto paisajístico, impacto sobre los recursos naturales (aguas, vegetación y fauna protegida) y efecto sobre los suelos de alta productividad agrícola de las Huertas del Río Manilva y Huertas del Río Guadiaro, catalogados como paisajes agrarios singulares.

Impacto sobre el espacio en vías de clasificación como monumento natural «Canuto de Útrera».

Además, se deberán tener en cuenta los siguientes efectos del proyecto:

Impacto sobre las aguas superficiales y subterráneas.

Impacto sobre la vegetación.

Descripción de los movimientos de tierra a realizar.

Descripción de puntos críticos ante impactos de ruidos.

Impacto sobre el paisaje.

Definición de puntos de extracción de áridos.

GOBIERNO CIVIL DE CÁDIZ

Informa favorablemente el proyecto por considerarlo de gran interés.

DIPUTACIÓN DE CÁDIZ

Desde el punto de vista medioambiental, se informa favorablemente el proyecto.

Realiza algunas consideraciones sobre la afección del trazado al planeamiento urbanístico del anterior estudio informativo y de la respuesta a las alegaciones presentadas al mismo.

DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE MÁLAGA

Puntos de interés ambiental afectados por la autovía:

Masas arbóreas de alcornocales:

En las cercanías del río Guadiaro, próximo al paraje «Las Mesas de Chullera», especialmente de alternativa interior.

Cruce con la carretera de Casares.

El trazado comienza muy próximo a sierra Bermeja, calificado como complejo serrano de interés ambiental.

Afección al río Manilva, y a los espacios agrícola de alta productividad.

Otras alternativas a tener en cuenta serían:

Destrucción de suelo.

Alteración de formas de relieve.

Aceleración de los procesos de erosión.

Aceleración de las aguas superficiales y recarga de acuíferos.

Impacto visual.

Conclusiones

La alternativa 5 provocaría menos alteraciones que la interior:

El trazado evitaría el paso por los puntos antes citados.

Al coincidir con la N-340 en la alternativa 5, el medio está ya más transformado.

El impacto de la alternativa interior se debe al desarrollo y expansión urbanístico.

DEMARCACIÓN DE COSTAS DE ANDALUCÍA-MEDITERRÁNEO. MOPU

No hace objeciones al proyecto.

AYUNTAMIENTO DE SAN ROQUE

Los condicionantes a tener en cuenta serán los que se desprendan del Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Cádiz.

Sería muy conveniente la realización de perspectivas de la obra sobre un montaje fotográfico.

INSTITUTO DE RECURSOS NATURALES Y AGROBIOLOGÍA
DE SEVILLA. CSIC

La solución de alejar la autovía de la costa es la que menos impacto produce, en especial si se cuida la reforestación de los taludes con especies autóctonas.

SILVEMA. ASOCIACIÓN MALAGUEÑA PARA LA PROTECCIÓN
DE LA VIDA SILVESTRE

Realiza una serie de consideraciones sobre los efectos ambientales que ha producido el acondicionamiento de la N-340 desde Málaga, por lo que manifiestan su total oposición a la autopista Málaga-Estepona, proponiendo como alternativa:

- Mejorar la red de comunicaciones actual.
- Promover circunvalaciones a los núcleos urbanos.
- Mejorar el transporte público.

Además:

- La autovía no favorecerá el turismo de calidad.
- Incrementará el efecto barrera.
- Destruirá numerosas áreas de ríos, afectará a la flora y la fauna e intensificará la erosión del suelo.
- En otro escrito enviado realiza las siguientes observaciones:

- Afecta a masas forestales de alcornoque.
- Afectaría a la base de Sierra Bermeja, catalogada como complejo serrano de interés ambiental.

Alteración del paisaje, incremento de procesos erosivos y alteración de las aguas superficiales: arroyos Montilla, Cullera, Martagina, Alcorrín, Mediano, Utrera y de Enmedio.

La solución adoptada es la de mayor impacto ambiental.

Proponen la siguiente alternativa:

- Desdoblamiento de la N-340 en este tramo.
- Circunvalaciones de los núcleos urbanos atravesados.
- Restauración del paisaje afectado.

Esta solución actuaría sobre un paisaje ya transformado y no generaría nuevas expectativas para la especulación del suelo.

ANEXO II

Descripción del proyecto

Aspectos generales

El proyecto de trazado contempla la realización del tramo Guadiaro-Estepona de la autovía de la Costa del Sol en el sector Algeciras-Estepona, cuya realización formaba parte del I Plan General de Carreteras del Estado 1984-1991.

En este sector, el tramo Algeciras-San Roque está en servicio y el comprendido entre San Roque y Guadiaro se encuentra en fase de ejecución. Este tramo sirve por tanto para el cierre de la autovía de la Costa del Sol y se completará con la autopista de peaje Málaga-Estepona, cuya concesión se ha llevado a cabo recientemente.

El proyecto tiene su origen en la margen izquierda del río Guadiaro en el punto kilométrico 133,680 (punto kilométrico de proyecto 1,000), empalmando en este punto con el tramo de la autovía San Roque-Guadiaro, actualmente en ejecución. El final del proyecto está en la denominada variante de Estepona (punto kilométrico 151,000 al 154,200), recientemente concluida, coincidiendo el final del tramo con el punto kilométrico 154,200 de la actual CN-340.

El presente proyecto atraviesa cuatro municipios: San Roque (21.459 habitantes en 1986), Manilva (4.340 habitantes en 1986), Casares (3.133 habitantes en 1986) y Estepona (28.016 habitantes en 1986). Administrativamente, San Roque pertenece a la provincia de Cádiz y los tres restantes a la provincia de Málaga. A su vez, estos municipios pertenecen a dos comarcas: la de Algeciras o Campo de Gibraltar (con siete municipios y 215.000 habitantes en 1986) y la de Estepona (con tres municipios y 35.489 habitantes en 1986).

Descripción del trazado

La solución planteada y estudiada comienza en el denominado enlace de Guadiaro (punto kilométrico 1,000, origen de la traza), ascendiendo

por la ladera oeste de sierra Chullera con pendientes del 4,0 y 5,5 por 100 atravesando en diversos puntos al arroyo de Montilla hasta el límite provincial Cádiz-Málaga (entorno del punto kilométrico 5,000). Desde allí, aproximadamente sobre la cota 160 metros y en el término municipal de Manilva, se dirige hacia el enlace de Manilva (punto kilométrico 11,500) situado a 1.000 metros al norte del núcleo poblacional, salvando mediante desmontes y terraplenes de considerable tamaño algunos de los cauces de importancia en la zona (arroyo de Martagina-punto kilométrico 6,500; arroyo de Alcorrín-punto kilométrico 8,000; arroyo del Indiano-punto kilométrico 8,700 y 9,200; y arroyo de la Sierra, punto kilométrico 10,200). Desde el enlace de Manilva la traza desciende con pendiente del 6 por 100 para atravesar el río Manilva a través del viaducto de 652 metros, situándose en la cota 60 metros a la altura del arroyo Pocas Libras (punto kilométrico 13,800). El entorno del cerro Matanza (184 metros) se salva mediante la construcción de un túnel (Pedro Jiménez) de 986 metros de longitud y sobre la cota 110 metros. Nada más salir del túnel se conecta con la carretera de Casares mediante la construcción de un enlace en el entorno del arroyo de La Jordana (punto kilométrico 16,400). Los últimos seis kilómetros son de pendiente suave (máxima del 3 por 100) debido a la realización de dos túneles, un puente y un viaducto. La traza salva mediante terraplén el arroyo del Beneficiado para discurrir junto al campo de golf «Estepona Golf» y tras pasar nuevamente mediante terraplén el arroyo Vaquero penetra en un túnel (túnel de Santa María) a través de las calizas de Loma Redonda (punto kilométrico 18,600 al 19,400, L = 822 metros). El paso del arroyo de Enmedio se efectúa mediante la construcción de un puente de 30 metros y de nuevo entra en el denominado túnel Valle Romano, de 920 metros, entre los puntos kilométricos 19,800 y 20,700. Por último, se produce el paso a través del río Guadalobón mediante la construcción del viaducto del Guadalobón de 440 metros de longitud y la conexión con la variante de Estepona, ya en servicio, se produce tras desmontar la loma situada en el punto kilométrico 22,700 y con pendiente del 5 por 100.

Características del trazado

El trazado de la autovía se ha desarrollado de acuerdo con la nueva normativa de trazado de carreteras, en proceso de aprobación, denominada borrador de la Norma 3.1.IC/1990, así como la norma complementaria de autopistas, teniendo además en cuenta las normas, Órdenes Circulares e instrucciones vigentes.

Para la definición del trazado se ha partido de los condicionantes de trazado específicos de una autovía del tipo A-80 en el primer subtramo (hasta el enlace de Casares) y A-100 en el segundo subtramo, en base a la orden de estudio rectificadora con fecha de junio de 1992, aunque ésta contemplaba una A-80 para todo el trazado.

El trazado ha estado fuertemente condicionado por el terreno, aunque otros factores también han pesado de manera notable en dicha definición: por un lado los numerosos yacimientos arqueológicos existentes junto a la traza, que era menester respetar, y por otro los planes parciales aprobados por los Ayuntamientos UR13 y demás.

El desarrollo total de la calzada es de 22.149 metros, siendo veintitrés curvas las existentes para el primer tramo y once para el segundo, con las curvaturas siguientes:

400 < R < 500 metros: Once curvas en el primer subtramo y ninguna en el segundo.

500 < R < 1.000 metros: Diez curvas en el primer subtramo y nueve en el segundo.

R < 1.000 metros: Dos curvas en el primer subtramo y otras dos en el segundo.

El radio mínimo absoluto es de 400 metros en el primer subtramo y de 600 metros en el segundo subtramo. En los tramos en túnel, los radios mínimos proyectados han sido de 600 metros y las pendientes máximas previstas del 3 por 100.

La orografía del terreno por el que discurre la autovía es abrupta y por tanto la rasante puede ajustarse relativamente poco al terreno, especialmente en los términos municipales de Casares y Estepona, donde se prevén numerosos túneles y viaductos. Es por ello que se mantiene en este tramo una autovía del tipo A-100, pues los autores del proyecto consideran que prácticamente no se habría ganado nada si se hubiese reducido. Lo abrupto del perfil queda patente en las zonas de construcción de los tres túneles: Pedro Jiménez, Santa María y Valle Romano. A partir del túnel de Pedro Jiménez se suceden, sin casi interrupción, los grandes terraplenes, las estructuras, los viaductos importantes y los túneles, extremándose la situación en la zona situada entre los arroyos Vaquero y de

Enmedio y en la zona de Santa María (zona denominada «El Pedregal»), lindante ya con el Preparque del Parque Natural de Sierra Bermeja.

En cuanto a las pendientes, las máximas han sido del 5,5 por 100 (punto kilométrico 3,734 al 5,483, L = 1.749 metros) y del 6 por 100 (punto kilométrico 7,195 al 7,897, L = 702 metros) en el primer subtramo. Para el segundo subtramo, las pendientes son mucho más suaves a excepción del final del proyecto, en el empalme con la variante de Estepona (pendiente del 6 por 100). En cuanto a los túneles, la pendiente preceptiva y máxima es del 3 por 100.

Un importante porcentaje de obra (17 por 100) se ejecuta en forma de túnel y viaducto. En cuanto a los viaductos, suponen 2.184 metros al ser dos estructuras, y un 4,7 por 100 en relación al total de longitud de la obra:

Viaducto del río Manilva (punto kilométrico 12,268 al 12,920, L = 652 metros).

Viaducto del Guadalobón (punto kilométrico 21,439 al 21,879, L = 440 metros).

La longitud de túnel total perforado es de 5.460 metros, esto es, un 12,3 por 100 en relación al total de longitud de la obra, incluyendo la parte en falso túnel de las boquillas. Los túneles proyectados son los siguientes:

Túnel de Pedro Jiménez (punto kilométrico 14,862 al 15,848, L = 986 metros).

Túnel de Santa María (punto kilométrico 18,578 al 19,041, L = 823 metros).

Túnel de Valle Romano (punto kilométrico 19,768 al 20,689, L = 921 metros).

La sección transversal tipo de la autovía se ha proyectado en base a una explanada de dos calzadas de 10,50 metros cada una de ellas (dos carriles de 3,5 metros, 2,5 metros arcén exterior y 1,0 metro arcén interior), con una mediana central de 12 metros (proyectada con el fin de disponer de la posibilidad de una futura ampliación de la autovía). En total, se ocupa una explanada de 31 metros, además de las cunetas y los taludes, según cada caso. La construcción de la autovía prevé por tanto una futura ampliación de tercer carril por la izquierda, dejando la mediana reducida a cinco metros, de acuerdo con las hipótesis de tráfico realizadas y que más adelante se exponen.

En las estructuras sobre la autovía, cuando se trata de reposición de caminos, la sección tipo será de ocho metros (seis metros de calzada y dos aceras de un metro cada una). Bajo la autovía, las dimensiones serán variables dependiendo del camino de que se trate: en los enlaces será de 15 metros de luz libre y gálibo en altura de cinco metros mínimo, siendo para los caminos un ancho de cinco metros y gálibo adecuado a cada caso pero con un mínimo de tres metros de altura libre.

Enlaces

Los enlaces proyectados son los siguientes:

Enlace de Guadiaro. El enlace se sitúa en el punto kilométrico 1,550, con diseño de semitrébol, con dos bucles y dos ramales. El encaje del enlace ha estado condicionado por la proximidad de un yacimiento arqueológico del bronce, que no se ve afectado por las obras.

Enlace de Manilva. Se sitúa a la altura del punto kilométrico 11,800, en un enclave difícil y algo desfavorable para su construcción. Consiste en un enlace clásico de planta en forma de medio trébol con las ramas algo deformes para ajustarse a la orografía existente.

Enlace de Casares. Situado en el punto kilométrico 16,370, se trata de un enlace clásico de planta en forma de trompeta.

Posible área de servicio

Analizados todos los factores determinantes para la posible ubicación de una gasolinera (consideraciones legales, compatibilidad orográfica y otros), examinando las gasolineras existentes, los núcleos urbanos próximos y las necesidades de espacio para construcción de las mismas (estimadas en 350 metros de longitud por 150 metros de ancho), se ha decidido que el único enclave posible para la ubicación de la misma se sitúa en una zona de terreno relativamente llano en el margen derecha de la calzada, entre los puntos kilométricos 5,800 y 6,150. Esta solución debe tomarse como la más adecuada de todas las posibles, junto con el aprovechamiento del área actual de Guadiaro.

Movimientos de tierras

El volumen de tierras a mover es muy elevado, de 12.683.932 metros cúbicos. Teniendo en cuenta el máximo equilibrio de tierras posible, en la obra resulta un sobrante de tierras evaluado en 521.331 metros cúbicos. Los volúmenes de tierras resultado del estudio son los siguientes:

Tierra vegetal: 395.000 metros cúbicos.

Excavación: 5.021.332 metros cúbicos.

Túneles (inclusive bocas): 1.078.000 metros cúbicos.

Terraplenes: 6.188.700 metros cúbicos.

Los túneles aportan tierras sin posible compensación, los viaductos también impiden compensar tierras, los taludes en desmonte bastante tendidos incrementan el volumen de las excavaciones y finalmente existen terrenos inadecuados en zonas localizadas. A efectos del cálculo de tierras se ha supuesto un espesor de tierra vegetal medio constante de 30 centímetros, resultado de las calicatas.

Cruces de caminos y carreteras

La relación de cruces con la autovía correspondiente a los caminos repuestos es la siguiente:

Pasos previstos bajo la autovía: en los puntos kilométricos 1,150, 1,550, 6,980, 7,700, 16,060, ramal 1 del enlace de Casares, 16,360, 17,570, 17,220.

Sobre la autovía se disponen pasos superiores en los puntos kilométricos: 3,250, 5,730, 7,300, 8,400, 9,730, 10,920, 11,800, 13,050, 15,920, 22,410.

Considerada como una obra complementaria, existe la estructura correspondiente a la circunvalación de Estepona, puente del camino de Pantoja, sobre el arroyo Monterroso.

Estudio de tráfico

El estudio de tráfico ha partido de los aforos obtenidos del Plan Nacional de Aforos de la Dirección General de Carreteras, recopilándose los datos de las estaciones MA-30 y MA-33, desde 1980 hasta 1990, con lo que se puede analizar la evolución en el tiempo y la situación actual de tráfico.

El primer problema planteado una vez estudiado el tráfico es determinar como se puede distribuir entre la actual CN-340 y la futura autovía, para lo cual se realizaron diferentes hipótesis, ya que de lo que se trata es de distinguir entre el tráfico de agitación o local (que seguirá utilizando la actual CN-340) de aquel otro tráfico de un carácter medio o de largo recorrido (que utilizará la futura autovía).

A todos los efectos, se ha tomado como distribución de tráfico por la autovía los siguientes datos:

Vehículos pesados: 75 por 100.

Vehículos ligeros: 50 por 100.

Con los datos de aforo se ha procedido a realizar un análisis de regresión con el que se obtiene la evolución lineal del tráfico durante los últimos diez años, en base a lo cual se podría realizar la prognosis de futuro, considerando dos criterios diferentes de crecimiento:

Criterio 1: Relación lineal y directa entre crecimiento del PIB y la IMD, a partir del cual realizados los oportunos cálculos, han resultado los siguientes valores, para los diferentes horizontes contemplados:

	1996	2002	2015
IMD	14.053	17.896	19.463
IMD ligeros	11.408	14.816	16.235
IMD pesados	2.645	3.080	3.228

Criterio 2: Incremento anual del 7 por 100 a partir del año de la puesta en servicio, considerando ésta en 1995. Esto a efectos de la evaluación de las necesidades de construcción de un tercer carril de la autovía, resulta:

	1995	2002	2015
IMD	14.053	27.644	54.379
IMD ligeros	11.408	22.441	44.145
IMD pesados	2.645	5.203	10.234

Necesidades del terreno

De acuerdo con las características del proyecto y los condicionantes generales establecidos para la expropiación de terrenos, han resultado las siguientes necesidades, clasificadas por términos municipales:

Términos municipales	Suelo ocupado (Hectáreas)
San Roque	33,93
Manilva	69,49
Casares	53,07
Estepona	41,97
Total	198,46

Presupuesto

El presupuesto final de la obra asciende a la cantidad de 22.854 millones de pesetas, incluyendo gastos generales, financieros, fiscales, tasas de administración, beneficio industrial e IVA. Se incluye en el presupuesto final la cantidad de 834 millones de pesetas dedicadas a las expropiaciones a realizar.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio recoge los epígrafes de contenido incluidos en la sección 2.ª, artículos 7 al 12, del Real Decreto 1131/1988, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental. En sucesivos apartados describe el proyecto y el medio en el que se sitúa, analiza las acciones susceptibles de producir alteraciones, evaluando los impactos derivados y estableciendo medidas correctoras y protectoras. El estudio finaliza con un reportaje fotográfico.

El estudio describe en su introducción los antecedentes que han llevado a este proyecto de trazado, con una alternativa única, y a su estudio de impacto ambiental. Establece a continuación la metodología utilizada para la identificación, caracterización y valoración de los impactos, así como la prevención y la comunicación de los mismos, basada en matrices de identificación y caracterización de impactos.

Inventario ambiental.—Se examinan las características del medio que pueden verse afectadas por el proyecto. A estos efectos se distinguen el sistema físico-natural y el sistema socioeconómico. Dentro del primero se analizan las variables correspondientes al medio inerte (climatología, edafología, geología, geomorfología, hidrología e hidrogeología), al medio biológico (vegetación y fauna), al medio perceptual (paisaje). Dentro del sistema socioeconómico se analizan la población, las actividades económicas, el sistema territorial, el patrimonio cultural y los niveles fónicos. El ámbito del estudio ha sido diferente para cada variable, circunscribiéndose en algunas al trazado proyectado, como la geología, comunidades biológicas o suelos, siendo para otras más amplia como en la hidrología, el paisaje o los aspectos socioeconómicos. Se incluyen mapas temáticos a escala 1:10.000 y se cierra este apartado con una síntesis ambiental.

Identificación y caracterización de impactos.—El estudio establece algunas alteraciones como más significativas, caracterizándolas con arreglo a un conjunto de ocho baremos: carácter (beneficioso o adverso), duración (temporal o permanente), proyección en el espacio (local o extensa), proyección en el tiempo (a corto o largo plazo), reversibilidad (reversible o irreversible), recuperación (recuperable o irrecuperable), singularidad (singular o no) y probabilidad de ocurrencia (alta, media o baja), reflejándose estos factores en una matriz de caracterización de impactos y como síntesis de los mismos se clasifican los impactos en cuatro categorías: compatible, moderado, severo y crítico, que se reflejan en la matriz para cada una de las variables ambientales consideradas.

Los impactos negativos identificados como más importantes, son los siguientes:

Riesgos de erosión, que se califica como severo en un 30,3 por 100 de la longitud del trazado.

Geomorfología: Alteración de las formas de relieve debida a los grandes movimientos de tierra, con numerosos desmontes y terraplenes de gran altura. Se identifican once tramos de singular importancia.

Pérdidas de productividad agrícola, especialmente en las vegas de los ríos Montilla, Guadiaro y Guadalobón.

Afección a los cauces de los ríos y arroyos: se afectan (desvío y/o canalización) numerosos cauces de ríos y arroyos, con la consiguiente pérdida de naturalidad. Se localizan quince tramos de río afectados, además de las obras de fábrica y viaductos para cruce de los cursos de agua.

Vegetación: Afección a una formación singular de acebuchal-algarrobal en el enlace de Casares, y a la vegetación de ribera, debido a los numerosos cursos de agua atravesados y a la ubicación de los enlaces de Manilva y Casares.

Paisaje: Se divide el área afectada por el trazado en unidades visuales. Los impactos se clasifican en cinco categorías: aceptable, poco grave, grave, muy grave y extremadamente grave. En cuatro de las once unidades visuales los impactos se consideran extremadamente graves, en una, muy grave, y en cuatro, graves.

Patrimonio arqueológico: Hay numerosos yacimientos arqueológicos en las proximidades de la traza, habiéndose detectado diecinueve lugares de interés arqueológicos, de los cuales, la traza prácticamente linda con el yacimiento o está muy próxima a él.

Medidas protectoras y correctoras. Se plantean una serie de medidas para la restauración ambiental del territorio, tras la puesta en funcionamiento de la autovía. Las medidas más significativas que se proponen son las siguientes:

a) Medidas protectoras:

Protección de la calidad del aire: Riegos frecuentes durante las obras.

Control de riesgos geológicos: Construcción de bermas en los taludes, y proyecto de los mismos con las pendientes adecuadas.

Protección y conservación de suelos: Aprovechamiento de la capa vegetal y establecimiento de redes de drenaje y revegetación para prevenir la erosión.

Protección del esquema de drenaje: Analizar la posibilidad de no afectar los cauces naturales en algunos casos.

Protección de la calidad de las aguas: Prohibir vertidos procedentes de la maquinaria y precauciones en las zonas de instalaciones.

Protección de la vegetación: Ajustar las obras al espacio estrictamente necesario.

Protección de la fauna: Creación y diseño de pasos transversales y cerramientos longitudinales.

Protección del paisaje: Diseño de taludes, excavaciones y obras de paso; limitación de emplazamientos de préstamos y vertederos en los márgenes de los cursos de agua.

Protección del patrimonio arqueológico: Seguimiento por Arqueólogos del movimiento de tierras.

b) Medidas correctoras:

Reducción de los niveles sonoros: Instalación de pantallas antirruido en los tramos afectados.

Actuaciones geométricas sobre movimientos de tierras: Redondeo de aristas y evitar el refino excesivo y las formas verticales acanaladas.

Conservación del suelo agrícola: Retirada y posterior aprovechamiento de la tierra vegetal útil.

Restauración vegetal: Revegetación de taludes, enlaces y mediana; tratamiento vegetal en los márgenes de los cursos de agua, en las obras de fábrica y en las embocaduras de los túneles.

Pasos de fauna: Creación de catorce pasos específicos para la fauna, con un tratamiento de vallado metálico, vegetación y recubrimiento de la base de las obras de fábrica.

Integración y restauración paisajística: Medidas desde el punto de vista constructivo y paisajístico.

Patrimonio cultural: Las que se deduzcan del seguimiento arqueológico del movimiento de tierras y reposición y movimiento de las vías pecuarias afectadas.

Valoración económica de las propuestas

El presupuesto de las medidas de restauración ambiental es de unos 455 millones de pesetas, destacando la restauración vegetal con 380 millones de pesetas, seguida de la reducción de los niveles sonoros con 47 millones de pesetas y la intervención arqueológica con 18 millones de pesetas.

Programa de vigilancia ambiental

El estudio establece programas de vigilancia y seguimiento diferenciados durante las obras y durante el funcionamiento de la carretera.

Durante las obras se establecen una serie de actuaciones para verificar la eficacia de las medidas correctoras.

Durante el funcionamiento, las medidas de vigilancia se refieren a los siguientes factores: Control de los mecanismos de erosión, seguimiento del estado de la red de drenaje, seguimiento del nivel de ruidos, vigilancia de las revegetaciones y vigilancia de la fauna.

El estudio de impacto ambiental se cierra con un reportaje fotográfico.

Análisis del contenido

El estudio de impacto ambiental en general tiene el suficiente nivel de análisis y profundidad para poder apreciar los efectos del proyecto sobre el medio ambiente y proponer las medidas protectoras y correctoras para minimizar los aspectos negativos. Hay que hacer, sin embargo, las siguientes consideraciones sobre el contenido del mismo:

El estudio se refiere solamente a la única solución que figura en el proyecto de trazado, por lo que los impactos y las medidas correctoras y protectoras se refieren a esta única solución.

El estudio realiza una detallada descripción del medio físico y socio-económico. El inventario ambiental incluye mapas temáticos a escala 1:10.000 que abarcan una franja de 500 metros a cada lado del eje de la carretera. Para el análisis de algunos factores ambientales esta escala no ofrece el suficiente detalle.

Los impactos se clasifican en cuatro categorías: compatible, moderado, severo y crítico, que figuran en la legislación sobre el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En el caso del paisaje, las categorías son cinco: aceptable, poco grave, grave, muy grave y extremadamente grave, sin que se indique la equivalencia con las cuatro categorías que se utilizan en el resto del estudio.

El análisis de los impactos es bastante completo, salvo en la consideración de los vertidos de las aguas procedentes de la excavación de los túneles y de las aguas residuales de la zona de instalaciones que no se mencionan. También se trata insuficientemente el vertido de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión, procedentes de las zonas de instalaciones.

No se proponen modificaciones del proyecto de trazado para disminuir los principales impactos negativos salvo en el caso de la afección a los cursos de agua donde se sugiere que en el proyecto de construcción se reconsideren algunos de los desvíos y canalizaciones previstos.

No se analizan los impactos residuales después de las medidas correctoras.

No contiene documento de síntesis.

ANEXO IV

Síntesis de la información pública del proyecto de trazado y del estudio de impacto ambiental

Durante el proceso de información pública al que han sido sometidos el proyecto de trazado de la «Autovía de la Costa del Sol. Sector Algeciras-Estepona. Tramo: Guadiaro-Estepona» y el estudio de impacto ambiental del mismo, se han presentado distintas alegaciones procedentes de organismos, instituciones, asociaciones y particulares.

A continuación se expone una síntesis de las mismas.

Relación de alegantes

Organismos oficiales:

Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Carreteras.

Junta de Andalucía. Consejería de Medio Ambiente. Delegación Provincial de Cádiz.

Junta de Andalucía. Consejería de Medio Ambiente. Delegación Provincial de Málaga.

Diputación Provincial de Cádiz.

Diputación Provincial de Málaga.

Ayuntamiento de San Roque (Cádiz).

Ayuntamiento de Manilva (Málaga).

Ayuntamiento de Casares (Málaga).

Ayuntamiento de Estepona (Málaga).

Ayuntamiento de Genalguacil (Málaga).

Asociaciones:

Asociación Gaditana para la Defensa de la Naturaleza (AGADEN).

Particulares:

Don Juan José González Jiménez.

Don Paul Anthony Hickling.

Don Francisco Bocanegra y tres más.

Doña Carmen Ferrá Navarro.

Doña María Rodríguez Escacena.

Don Guillermo María Kessels Veling.

Síntesis del contenido ambiental de las alegaciones

Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Carreteras:

Informa favorablemente tanto el proyecto de trazado como el estudio de impacto ambiental.

Junta de Andalucía. Consejería de Medio Ambiente. Delegación Provincial de Cádiz:

Informa favorablemente el trazado propuesto por no afectar a espacios naturales protegidos, ni a vegetación forestal arbolada discurriendo por terrenos de pastizal degradado con acebúches dispersos al oeste de Sierra Chullera.

Junta de Andalucía. Consejería de Medio Ambiente. Delegación Provincial de Málaga:

Las áreas de almacenamiento y vertido de tierras deberán situarse en zonas específicas de forma que se minimice su incidencia sobre el medio y se eviten los arrastres de material.

Preven áreas específicas para el almacenamiento de tierra vegetal y evitar su arrastre. La altura de almacenamiento de tres metros debería reducirse a menos de dos metros. Habría que establecer un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódicos.

Prever la intensidad de las vibraciones producidas por las voladuras en las áreas con construcciones próximas.

Definir con mayor precisión los niveles de ruido en las proximidades de «Green Estepona Golf» y del núcleo urbano de Estepona.

Una vez instaladas las pantallas antirruído, realizar mediciones sobre los niveles reales de ruido.

Los áridos provendrán de canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Esquematizar un programa de vigilancia que incluyese:

Factores del medio a vigilar y controlar.

Métodos de control y medidas admisibles para cada factor.

Entidades responsables de cada control.

Informes que deben emitirse y periodicidad.

Diputación Provincial de Cádiz:

Informa favorablemente del trazado y el estudio de impacto ambiental.

Diputación Provincial de Málaga:

Informa favorablemente los documentos enviados con algunas observaciones no relacionadas con aspectos medioambientales.

Ayuntamiento de San Roque:

Informa favorablemente el proyecto por respetar el planeamiento urbanístico, no afectar a parajes naturales protegidos, contemplar el yacimiento arqueológico, parcialmente afectado por el enlace de San Enrique y no afectar a la única masa arbórea en el entorno del trazado en este municipio. Asimismo, discurre por terreno de labor extensivo salvo una pequeña zona de regadío en el enlace de San Enrique.

Ayuntamiento de Manilva (Málaga):

No presenta alegación alguna, adjuntando tres alegaciones de particulares que se exponen más adelante.

Ayuntamiento de Casares (Málaga):

No presenta alegación alguna.

Ayuntamiento de Estepona (Málaga):

La única alegación de contenido medioambiental se refiere al gran desmonte junto a la glorieta del polígono industrial. Se propone un mejor estudio del desmonte descartándose la hidrosiembra y proponiendo plantación de gayumba.

Ayuntamiento de Genalguacil (Málaga):

Las alegaciones presentadas no tienen contenido medioambiental.

Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN):

Realiza una crítica global a la política del gobierno en materia de autovías.

Además, destaca los impactos, a su juicio más graves que producirá la autovía:

Gran impacto sobre la vegetación al eliminarse en una franja de 60-80 metros de anchura.

Gran impacto sobre la fauna por el efecto barrera.

Impacto sobre suelo ocupado, algunos de gran fertilidad, como las huertas de Manilva.

Gran impacto sobre el paisaje.

Puede afectar a yacimientos arqueológicos aún sin descubrir.

Por ello, proponen lo siguiente:

a) Fomentar una línea de ferrocarril antes que la autovía.

b) Medioambientalmente sería más positivo desdoblarse la carretera actual, la N-340.

Si no se atiende a lo anterior, se propone:

a) Que el paso cerca del Paraje Natural Sierra de Utrera (Viaducto de Manilva) se aleje lo más posible de la citada zona.

b) No está justificado hacer dos túneles para salvar el Estepona Golf.

c) Propone que se pongan pantallas antirruido cerca de todos los lugares habitados y no sólo en las inmediaciones del campo de golf.

d) No se especifica en el estudio de impacto ambiental la cantidad y especies de árboles que se van a cortar ni donde se van a replantar.

Don Juan José González Jiménez:

Presenta una alegación sin relación con el impacto medioambiental.

Don Paul Anthony Hickling:

Propietario del restaurante «Roman Oasis» situado a menos de 100 metros del Viaducto de Manilva, solicita que se desvíe el trazado 100 metros hacia el sur, con objeto de no romper el encanto del lugar de alto valor ecológico y paisajístico y de no dividir en dos su finca.

Don Francisco Bocanegra Cuevas y tres firmantes más:

Alega que la autovía dividirá en dos sus fincas dejando incomunicadas las de la parte oriental.

Doña Carmen Ferra Navarro:

Propone una modificación del trazado entre los puntos kilométricos 16,400 y 17,900, con las ventajas de menor longitud, menor coste y evitar mucho movimiento de tierras por ir por cotas más bajas.

Doña María Rodríguez Escarcena:

Propone que se desplace el trazado hacia el sur, según planos que adjunta, para no afectar a la finca de su propiedad, con cultivo de aguacates entre los puntos kilométricos 13,425 y 13,770.

En caso de no poderse desplazar el trazado, solicita una serie de actuaciones y reposiciones para compensar los perjuicios causados.

Don Guillermo María Kessels Veling:

Presenta una alegación idéntica a la anterior.

boración científica suscrito entre ambas entidades, han acordado impulsar un programa de formación de personal investigador.

Dicho programa tiene la finalidad de promover la formación de personal investigador altamente cualificado, así como la investigación científica, en los campos de la Química, la Biología y la Biomedicina más afines al sector farmacéutico.

Consecuentemente, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, por Resolución de la Presidencia de 23 de mayo de 1996, ha resuelto convocar dos becas de Formación de Personal Investigador, con arreglo a las bases que se detallan en el anexo de esta Resolución.

Madrid, 24 de mayo de 1996.—El Presidente, José María Mato de la Paz.

ANEXO

Bases de la convocatoria

I. Temas de aplicación

Los proyectos de investigación presentados deberán ajustarse a temas relacionados con el descubrimiento de los mecanismos moleculares de las enfermedades humanas que permitan el diseño de nuevas estrategias terapéuticas.

II. Plazo de solicitud

Estas becas podrán solicitarse a partir del día siguiente al de la publicación de esta convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado» y durante un plazo de treinta días naturales, en el Departamento de Postgrado y Especialización del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Serrano, 113, 28006 Madrid, por correo certificado o bien por alguno de los procedimientos previstos en la legislación vigente.

III. Requisitos de los solicitantes

Los aspirantes a estas becas habrán de reunir los siguientes requisitos:

a) Poseer nacionalidad española.

b) Tener aprobadas todas las asignaturas requeridas para la obtención del título de Licenciado en Ciencias Biológicas, Ciencias Químicas, Farmacia o Medicina. La fecha de fin de estudios debe ser junio de 1992 o posterior. Excepcionalmente se podrán aceptar candidatos con fecha de terminación de estudios anterior si la Comisión de selección de becas nombrada al efecto considera suficientes las razones que hayan concurrido para justificar el retraso en el comienzo de la formación investigadora.

c) Los títulos conseguidos en el extranjero o en centros españoles no estatales deberán estar convalidados o reconocidos en el momento de solicitar la beca.

d) Acreditar la tutoría de un Investigador del CSIC, así como la autorización del Director del correspondiente centro o instituto.

IV. Dotaciones

1. Glaxo Wellcome se hará cargo de la dotación económica de las becas, cuyo importe unitario asciende a 110.000 pesetas brutas mensuales, siendo de aplicación el artículo 25 de la Ley 18/1991, de 6 de junio, sobre Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas. Esta cuantía se igualará cada año a la cantidad fijada por el Ministerio de Educación y Ciencia para las becas de formación de personal investigador.

Asimismo, Glaxo Wellcome abonará a los interesados el importe correspondiente a las tasas académicas de los cursos de tercer ciclo, si procede, previa justificación del gasto realizado.

2. Glaxo Wellcome aportará una ayuda de hasta un máximo de 300.000 pesetas por beca para sufragar los gastos derivados de desplazamiento y estancia en centros de investigación del extranjero para la realización de trabajos relacionados con el tema de investigación propuesto y para el cual se concede la beca. Estos gastos deben ser convenientemente justificados. Se excluye expresamente en este apartado la asistencia a congresos, reuniones científicas y seminarios.

3. El CSIC, por su parte, se hará cargo de la inclusión de los interesados en la póliza colectiva de este organismo para asistencia médica y accidentes corporales.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA

13152 RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 1996, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, por la que se convocan becas Glaxo Wellcome-CSIC de Formación de Personal Investigador para 1996.

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Laboratorios Glaxo Wellcome dentro de las actividades contempladas en el Convenio de cola-