

Programa: Subvención a la Inversión.

Expediente: SC.45.CA/00.

Beneficiario: «S. Coop. And. Escuela de Danza Paso a Dos».

Municipio: El Puerto de Santa María (Cádiz).

Subvención 5.000.000 de ptas.

Expediente: SC.67.CA/00.

Beneficiario: «Olvera, CA.TV., S. Coop. And.».

Municipio: Olvera (Cádiz).

Subvención: 1.370.000 ptas.

Expediente: SC.76.CA/00.

Beneficiario: «Talleres Colchón y Rodríguez, S.L.L.».

Municipio: Chiclana (Cádiz).

Subvención: 2.880.000 ptas.

Cádiz, 19 de octubre de 2000.- El Delegado (Dto. 91/83, de 6.4), El Secretario General, Francisco Calero Rodríguez.

CONSEJERIA DE AGRICULTURA Y PESCA

ORDEN de 8 de noviembre de 2000, por la que se hace pública la concesión, con carácter excepcional, de la subvención que se cita.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 109 de la Ley 5/1983, de 19 de julio, de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, procede hacer pública la concesión, con carácter excepcional, de la subvención que se cita a continuación:

Programa y crédito presupuestario: 0.1.16.00.01.00.77200.61B.5.

Beneficiario: Azucarera Ebro Agrícola, S.A.

Finalidad: Actuaciones encaminadas a potenciar la tecnificación del cultivo de la remolacha azucarera en Andalucía.

Importe: 40.155.470 ptas.

Sevilla, 8 de noviembre de 2000

PAULINO PLATA CANOVAS
Consejero de Agricultura y Pesca

CONSEJERIA DE MEDIO AMBIENTE

RESOLUCION de 9 de octubre de 2000, de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental, por la que se realiza la Declaración de Impacto Ambiental correspondiente al Estudio Informativo del Tramo de Carretera de la N-322 a la Puebla de Don Fadrique en las provincias de Granada y Jaén (expte. 37/96).

En cumplimiento de lo dispuesto en el art. 19 de la Ley 7/94, de la Junta de Andalucía, de Protección Ambiental, y en los artículos 9.2, 25 y 27 del Decreto 292/95, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, se realiza y se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre «Estudio Informativo del Tramo de Carretera de la N-322 a La Puebla de Don Fadrique» en las provincias de Granada y Jaén, promovido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

1. Objeto de la Declaración de Impacto Ambiental

La Ley 7/94, de 18 de mayo, de Protección Ambiental de la Junta de Andalucía, establece en su artículo 11 la necesidad de someter al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental las actuaciones públicas o privadas, que se lleven a cabo en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que se hallen comprendidas en el Anexo primero de dicha Ley.

Dado que el proyecto presentado, de ejecución de la carretera anteriormente citada, se encuentra incluido en el punto 8 del Anexo primero de la Ley 7/94, y Anexo del Decreto 292/95, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, se formula la presente Declaración de Impacto Ambiental de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 del Decreto anteriormente citado.

2. Tramitación

Conforme a lo establecido en el artículo 15 del Decreto 292/95, el titular de la actuación, la Consejería de Obras Públicas y Transportes remitió a las Delegaciones de la Consejería de Medio Ambiente en Granada y Jaén, el 28.5.96 y el 16.5.96, respectivamente, Memoria Resumen de la actuación consistente en la ejecución de la carretera N-322 a la Puebla de Don Fadrique a partir de la cual se realizaron las consultas previas. Las Instituciones y Organismos consultados, así como las respuestas más significativas aparecen en el Anexo I del presente documento.

En agosto de 1998, la Consejería de Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con lo previsto en el artículo 18 del D. 292/95, presenta ante las Delegaciones de Medio Ambiente de Granada y Jaén el Estudio de Impacto Ambiental.

Para dar cumplimiento a los artículos 34 y 35 del vigente Reglamento General de Carreteras y al art. 20 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de Andalucía, el estudio informativo fue sometido a información pública en el BOJA núm. 99, de 3 de septiembre de 1998, por Resolución de 14 de mayo de 1998, enviándose a las Corporaciones Locales, Confederaciones Hidrográficas afectadas y Ministerio de Fomento, habiéndose solicitado informe a todos ellos.

La descripción del proyecto se recoge en el Anexo II del presente documento.

En el Anexo III del presente documento se recoge una síntesis del Estudio de Impacto Ambiental.

La Consejería de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la Ley 7/94, de 18 de mayo, de Protección Ambiental, y el Decreto 292/95, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto «Estudio Informativo del tramo de carretera de la N-322 a la Puebla de Don Fadrique», proyecto que afecta a las provincias de Granada y Jaén.

3. Condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental

Además de los condicionantes ambientales incluidos en el Proyecto y en el Estudio de Impacto Ambiental, que no se opongan a lo establecido en la presente Declaración de Impacto Ambiental, el promotor habrá de adoptar las siguientes medidas correctoras:

1. Protección del clima.

1.1. Se sobredimensionarán de manera adecuada los pasos inferiores de terraplenes y puentes para favorecer el paso de corrientes por el fondo de valles y evitar el embolsamiento de masas de aire frío.

1.2. Se prevenirán los efectos microclimáticos al paso por zonas boscosas mediante un diseño adecuado del trazado y la colocación de pantallas arbóreas en las zonas sensibles a la entrada de vientos.

2. Protección de la calidad del aire.

2.1. Se señalará adecuadamente la carretera con el objetivo de alcanzar un tráfico fluido y una velocidad constante que favorezca la emisión mínima de gases por parte de los vehículos.

2.2. Se disminuirá en todo lo posible las emisiones de polvo en fase de construcción tomando medidas como: Regar periódicamente, reducir la actividad en días con fuerte viento, etc... En todo caso, se realizarán mediciones, al menos en cuatro puntos de muestreo, que sirvan de comprobación del cumplimiento del Decreto 833/75, y R.D. 1321/92, sobre niveles máximos de partículas sedimentables y en suspensión.

3. Protección contra los ruidos.

3.1. Se limitará la velocidad de circulación de los vehículos tanto durante la ejecución como durante la explotación de la carretera de manera que se garantice un nivel equivalente de ruidos en núcleos de población y en edificios cercanos a la carretera, no superior a 55 db(A) diurnos y 45 db(A) nocturnos.

3.2. Si es necesario se colocarán pantallas sónicas con los materiales provenientes de los movimientos de tierra u otras técnicas en las zonas en las que no fuera posible el cumplimiento de la condición anterior.

3.3. A nivel de proyecto se realizará un estudio de previsión de los niveles sonoros en el núcleo del Pinar de la Vidriera, y en la zona del núcleo de población de la Puebla de Don Fadrique próxima a la carretera a construir. En la fase de explotación de la carretera se estudiarán las inmisiones sonoras provocadas en los referidos núcleos.

4. Protección de las aguas superficiales y subterráneas.

4.1. Se evitarán en la medida de lo posible las desviaciones de caudales superficiales, reconduciéndose a cauces fluviales ya existentes para evitar erosiones indiscriminadas.

4.2. Se deben evitar contaminaciones de aguas en la fase de construcción impidiendo que los sólidos disueltos lleguen a éstas, mediante la colocación de pantallas temporales o construyendo pequeñas balsas para el almacenamiento de sustancias contaminantes.

4.3. Los caudales mínimos a evacuar se considerarán establecidos según los criterios del organismo de cuenca correspondiente, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y Confederación Hidrográfica del Segura.

4.4. En el tramo correspondiente a la variante de Pontones se estudiará a nivel de proyecto la opción viaducto frente al relleno previsto en el barranco de Hoya Maranza.

4.5. Próximo al Río Zumeta y a la Rambla Balsa Nueva, no se realizará acumulación de materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierra.

4.6. En la construcción de las estructuras de paso sobre el río y la rambla antes mencionados, se garantizará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas.

4.7. Se extremarán las medidas precautorias en el Río Zumeta.

5. Protección del suelo.

5.1. Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión.

5.2. Se reducirá la erosión colocando la red de drenaje necesaria en los taludes, desviando las aguas de escorrentía a las cunetas o cursos fluviales.

5.3. En desmontes altos y verticales se procederá al abancalamiento para favorecer la posterior revegetación, así como

la estabilidad de las paredes del talud, todo ello en función del resultado del estudio geotécnico correspondiente. Dicho estudio indicará la pendiente máxima de taludes en desmonte y terraplén permitida; en cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V. Así mismo, se definirán estructuras de control de escorrentía.

5.4. Se reutilizarán los suelos cuyas características los hagan aceptables para usos de revegetación.

5.5. En los proyectos correspondientes a los tramos Variante de Hornos y Variante de Pontones se realizará un estudio geotécnico de detalle que determine, entre otros factores, la posibilidad de autoabastecerse de materiales extraídos de la propia traza.

5.6. Se estudiarán los lugares de paso de la maquinaria y de acopio de material para evitar al máximo la compactación de suelos, procediéndose a su regeneración una vez concluidas las obras mediante laboreo.

6. Protección de la vegetación.

6.1. Si resulta inevitable la destrucción de vegetación autóctona, ésta se repondrá creando las condiciones óptimas de pendientes, suelo, etc... Para ello, deberá redactarse un plan de revegetación donde se definirán las especies a utilizar, que, en cualquier caso, serán autóctonas. Se indicará, así mismo, la vegetación a utilizar en desmontes y terraplenes que frene los procesos erosivos.

6.2. Se limitará la superficie a alterar, restringiéndose a la traza. Se evitará la creación de accesos fuera de la traza. Se reflejará esta medida de forma cartográfica, se señalará sobre el terreno mediante el uso de balizas y se comunicará a todos los operarios.

7. Protección de la fauna.

7.1. Se construirán pasos inferiores que disminuyan el efecto barrera de la carretera y permitan el paso de un lado a otro de ésta por parte de los animales, debiéndose estudiar detenidamente el diseño de esta medida.

7.2. Las dimensiones de los pasos inferiores de terraplenes y garantizarán la permeabilidad transversal de la fauna.

7.3. La carretera discurre por el Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y las Villas, que es una Zona de Especial Protección de las Aves (ZEPA) según la Directiva 79/409/CEE, sobre Conservación de Aves Silvestres. Por esta razón se extremarán las precauciones en época de nidificación y cría.

7.4. Se instalarán vallas para evitar atropellamientos, se limitará la velocidad y se señalará convenientemente en aquellas zonas más sensibles.

7.5. Se deberán estudiar más detenidamente los hábitos, períodos de cortejo, reproducción y cría de las diferentes especies de mamíferos, anfibios y reptiles, con el fin de conocer su comportamiento y poder recrear hábitats alternativos para evitar que estas especies tengan que cruzar la carretera.

7.6. Se pondrá especial atención, durante la ejecución del proyecto, en la conservación y protección de la fauna que habita en el tramo de Hornos de Segura a La Ballestera.

8. Conservación de los hábitats naturales.

Como se indicó en el epígrafe 7.3, la carretera discurre por una Zona de Especial Protección de las Aves, por lo que, en aplicación de lo dispuesto en el R.D. 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas adicionales para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, se adoptarán como principales medidas compensatorias, las siguientes:

- Recuperación ambiental y restauración de hábitats sobre una superficie equivalente, al menos, a la de transformación.

- Reducción de la incidencia de factores de mortalidad distintos a la carretera sobre las especies afectadas.
- Mejora de hábitats a lo largo de los principales corredores de fauna que atraviesen la infraestructura viaria.
- Fomento de líneas de investigación científica en materia de biología de la conservación y aprovechamiento de recursos naturales.
- Instalación y equipamiento de Areas de Ocio, Educación Ambiental y divulgación de los valores del Parque Natural en zonas estratégicas del mismo, de acuerdo al Programa de Uso Público existente para este Espacio Protegido.

Con el fin de desarrollar las diferentes líneas de actuación, por la Consejería de Obras Públicas y Transportes se realizará el correspondiente estudio técnico, que deberá estar avalado por una Entidad de carácter científico.

9. Protección del paisaje.

9.1. Se buscará un trazado definitivo que respete y se adapte a las formas del terreno dentro de las características de uso de la carretera, evitándose los grandes desmontes o terraplenes y utilizando estructuras en vez de muros o terraplenes en aquellos tramos cuyas características lo requieran. En caso de existir tramos en trinchera de importante altura se corregirá mediante la ejecución de «falsos túneles».

9.2. A nivel del proyecto se estudiará la viabilidad de un nuevo trazado en variante a Hornos de Segura que, apoyándose en mayor medida en la carretera de acceso actual, circunvale el núcleo de Hornos por el Oeste y enlace con el camino que comunica con Hornos el Viejo, aprovechando en la medida de lo posible el último tramo de la Opción H5. En caso de resultar negativo se optará por el acondicionamiento del actual acceso a Hornos y su continuación con la Opción H5 hasta Hornos el Viejo.

9.3. Se evitarán los cortes rectos en los taludes y el acabado final de los mismos se hará dando forma ondulada a la superficie para favorecer los procesos naturales de revegetación. Se construirán bancales en los desmontes para la posterior revegetación, todo ello siempre que lo permita la geotecnia.

9.4. Se plantarán y sembrarán los taludes y zonas en las que se haya destruido la vegetación por acción de las obras, realizándose con especies autóctonas y de una manera acorde con la vegetación de zonas contiguas. Cada proyecto contendrá un anexo donde se detallen las labores de revegetación e integración paisajística, que contendrá un estudio detallado de las especies a utilizar, los métodos de siembra y plantación de acuerdo con el tipo de sustrato, orientación, y pendiente de los taludes generados, incluyendo la valoración económica de los mismos. Así mismo se proyectará las medidas necesarias para garantizar el éxito de siembras y plantaciones.

9.5. Siempre que sea posible el trazado definitivo discurrirá sobre el trazado de caminos de antiguo uso sobre todo en un tramo de especial sensibilidad ambiental como es el que va de Hornos el Viejo a La Ballestera. En todo momento, se intentará ajustar la geometría de la carretera al antiguo camino que comunicaba estos dos enclaves sin modificar en la medida de lo posible la traza.

9.6. En los tramos donde sea posible, la carretera discurrirá preferentemente por la zona de separación de la vegetación (bosques y cultivos) disminuyéndose así el impacto paisajístico.

9.7. Se utilizarán preferentemente estructuras en lugar de terraplenes siempre que la longitud a salvar lo permita, utilizando preferiblemente estructuras con mayor luz para facilitar los movimientos de la fauna y en especial la asociada a las riberas.

9.8. El conjunto de medidas anteriormente expuesto deberá recogerse en un proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

10. Protección del Patrimonio Histórico.

Se aplicará lo establecido por la Consejería de Cultura en aquellos puntos en los que la traza pueda interferir con algún yacimiento arqueológico, realizándose las acciones de protección y prevención necesarias.

11. Protección de vías pecuarias.

En aquellos puntos en los que el trazado ocupe o intercepte una vía pecuaria se habrá de llevar a cabo lo dispuesto en la legislación vigente, es decir:

11.1. Se garantizará un trazado alternativo en aquellas vías pecuarias que debido al trazado de la carretera sea imposible conservar.

11.2. Se facilitarán suficientes pasos a igual o diferente nivel en aquellos puntos donde se intercepten la vía pecuaria y la carretera.

12. Préstamos y Vertederos.

12.1. Se excluirán como zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, aquellos suelos con elevada capacidad agrológica, zonas de recarga de acuíferos y dominio público del río existente en la traza.

12.2. Se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamos, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización. Caso de no ser así, se tramitarán los procedimientos previstos para su legalización, tanto ante el órgano sustantivo como ante el ambiental.

12.3. En el proyecto se indicará la localización de los vertederos necesarios, que, de no ser de los autorizados a tal fin en la zona, deberán obtener la preceptiva autorización.

12.4. Así mismo, se deberá asegurar que en ningún momento podrán mezclarse residuos de distinta naturaleza entre sí, por ello deberá contarse con zonas de tratamiento diferentes.

4. Programa de vigilancia ambiental

El programa de vigilancia ambiental propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental deberá completarse, por parte del promotor o titular de la actuación, con las siguientes condiciones ambientales:

4.1. Tanto si la obra es ejecutada por tramos o completa, habrá de ceñirse al Plan de Vigilancia Ambiental propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental.

4.2. Durante la redacción de los proyectos, se consultará a las Delegaciones Provinciales de la Consejería de Medio Ambiente de Granada y Jaén, sobre el modo de llevar a cabo las condiciones incluidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

4.3. Con el fin de comprobar la inclusión de las medidas correctoras en cada proyecto, una vez redactado y antes de contratar la ejecución de los mismos, se remitirá a las Delegaciones Provinciales de Medio Ambiente de Granada y Jaén, un ejemplar de cada uno de dichos proyectos, que incluya un documento del redactor donde se detalle a nivel de proyecto cada una de las medidas correctoras incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental, las descritas en la presente Declaración y en especial las incluidas en los puntos 4.4, 5.4, 7.1, 7.2, 8.2, 10.1, 10.2. Así mismo, en ese momento, se iniciarán los trámites previstos en el art. 58 de la Ley Forestal sobre expropiación de los montes públicos afectados. Para cada fac-

tor ambiental objeto de seguimiento se detallarán los términos que a continuación se enumeran:

- Puntos donde se va a llevar a cabo la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

4.4. Además deberán presentarse informes del grado de desarrollo de las medidas de corrección medioambientales así como del estado medioambiental de las obras en los siguientes momentos:

a) Tras el acta de replanteo de cada uno de los proyectos a que dé lugar el presente Estudio Informativo se emitirá informe en el que se detallará la forma concreta de llevar a cabo el Plan de Vigilancia previsto y se establecerán las prioridades relativas a las medidas correctoras, en función de las características concretas de cada tramo.

b) Antes de la emisión del acta de recepción, se hará un informe en el que se reflejen las actuaciones realmente desarrolladas.

c) Durante el período de garantía se emitirá informe por parte de los responsables de la empresa adjudicataria donde se reflejará semestralmente, tras los ciclos vegetativos de primavera y otoño, el grado de desarrollo y estabilidad de vegetación y suelos. De igual modo se redactará un informe anual sobre la eficacia de los distintos puntos de paso transversal para uso de la fauna terrestre.

d) Cualquier modificación sustantiva del trazado requerirá un estudio detallado sobre las repercusiones ambientales derivadas, el cual será remitido a la Consejería de Medio Ambiente para su informe.

e) Cuando se presenten circunstancias especiales de deterioro medioambiental se presentarán informes extraordinarios.

4.5. Será obligatoria la presencia de un técnico medioambiental a pie de obra que se encargará del correcto desarrollo e implantación de las obras, observando que se ajusten a lo indicado en esta Declaración de Impacto Ambiental y a lo incluido en las medidas correctoras del Estudio de Impacto Ambiental. Este técnico junto con otro de la Delegación de Obras Públicas y otros designados por las Delegaciones de Medio Ambiente de Granada y Jaén conformarán una Comisión que velará por la correcta ejecución de las obras y de las medidas correctoras correspondientes.

4.6. Los informes previstos se emitirán con carácter periódico trimestral durante toda la fase de obras. Con carácter previo a la emisión del Acta de recepción de las obras se presentará informe ambiental de las medidas de protección, de corrección y de recuperación ambiental adoptadas. Posteriormente, con carácter anual y durante tres años, se emitirán informes sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, así como sobre los niveles sonoros.

4.7. Documentación adicional.

Se remitirá a las Delegaciones de Medio Ambiente afectadas para su supervisión e incorporación a la documentación, antes de la redacción del proyecto, la siguiente información:

4.7.1. Estudio detallado de la fauna potencialmente afectada por la nueva carretera, incorporando cartografía de localización así como de costumbres de comportamiento y lugar de desarrollo de éstas, especialmente de aquellas especies amenazadas y/o protegidas. La zona por la que discurre la nueva carretera está considerada Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) por lo que será necesario conocer los períodos y zonas de nidificación de las aves para evitar al máximo la alteración de estas actividades vitales.

4.7.2. Se redactará un documento en el que se propondrán las soluciones a adoptar para dar continuidad a la red de vías pecuarias afectadas por la ejecución de la carretera, conforme a lo especificado en el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma Andaluza, aprobado por Decreto 155/1998, de 21 de julio.

4.7.3. Se deberá determinar la ubicación de las zonas de préstamos para cada tramo, así como las de vertido de material sobrante, teniendo en cuenta los requisitos que imponen el Plan de Ordenación y el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural: «Sierra de Cazorla, Segura y Las Villas», y la condición 5.4.

5. Otras condiciones

a) El incumplimiento de las condiciones de la presente Declaración de Impacto dará lugar a la aplicación de las medidas disciplinarias previstas en la Ley 7/94.

b) Cualquier acontecimiento de un suceso imprevisto, que implique una alteración de alguna de las condiciones expresadas en esta Declaración de Impacto Ambiental, se pondrá inmediatamente en conocimiento de las Delegaciones Provinciales de Granada y Jaén, para los efectos oportunos.

Puede ser modificado el condicionado de la presente Declaración de Impacto Ambiental como resultado de la adaptación de las medidas de control y condiciones contempladas en la autorización, aprobación, licencia o concesión a las innovaciones requeridas por el progreso científico y técnico, a propuesta del promotor.

Así mismo, puede ser necesario modificar dicho condicionado al tomar en consideración los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental o en función del grado de cumplimiento de los objetivos marcados en la presente Declaración de Impacto Ambiental y de las exigencias establecidas en la normativa ambiental aplicable.

Cualquier modificación de la presente Declaración de Impacto Ambiental será publicada en el Boletín Oficial donde fue hecha pública (BOP o BOJA), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 27 del Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Analizada la documentación aportada por el promotor de la actuación, y a propuesta de los Delegados de la Consejería de Medio Ambiente en Granada y Jaén,

R E S U E L V O

Declarar viable, a los efectos ambientales, el Proyecto «Estudio Informativo del Tramo de Carretera de la N-322 a la Puebla de Don Fadrique en las provincias de Granada y Jaén (expte. 37/96)», promovido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Por tanto, se considera que la actuación puede ser ambientalmente viable, siempre y cuando se cumplan las especificaciones indicadas en el Proyecto, en el Estudio de Impacto Ambiental y en el condicionado de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Esta Declaración de Impacto Ambiental no exime de las autorizaciones a que hubiera lugar.

Notifíquese la presente Declaración de Impacto Ambiental al Organismo Sustantivo.

Sevilla, 9 de octubre de 2000.- El Director General, Juan Espadas Cejas.

ANEXO I

CONSULTAS PREVIAS

Organismos e Instituciones consultados y resumen de las respuestas recibidas en cada una de las Delegaciones de la Consejería de Medio Ambiente.

Granada. Consultados:

- Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.
- Asociación Ecologista AEDENAT.
- Federación Ecologista Pacifista de Granada.
- Delegación Provincial de la Consejería de Cultura.
- Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Pesca.
- Facultad de Ciencias de la Universidad de Granada.
- Ayuntamientos de Huéscar y Puebla de Don Fadrique.
- Instituto Tecnológico y Geominero.

Las respuestas recibidas fueron:

- Confederación Hidrográfica del Guadalquivir: Para las obras que se realicen sobre los cauces, bien sea de prolongación de cubrimiento o de nueva construcción, deberá ser solicitada su autorización a dicho organismo previamente a su ejecución, presentando los cálculos justificativos de la capacidad de desagüe de las secciones proyectadas.
- Delegación Provincial de la Consejería de Cultura: Se hace necesaria una prospección arqueológica superficial previa en el recorrido del nuevo trazado, que deberá ser realizada por personal cualificado y que determine las actuaciones posteriores a llevar a cabo.
- Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Pesca: Nada que objetar al trazado planteado.
- Ayuntamiento de La Puebla de Don Fadrique: Da su conformidad al trazado.
- Instituto Tecnológico y Geominero: Propone medidas preventivas para evitar la contaminación físico-química y biológica de los cursos acuáticos, que pueden verse afectados por las estructuras a construir. Creación de pasos subterráneos para los mamíferos. Actuaciones fuera de los períodos de cría y reproducción de especies.

Jaén. Consultados:

- Ayuntamientos de Santiago-Pontones, Beas de Segura, Hornos de Segura, Segura de la Sierra, Puerta de Segura.
- Confederación Hidrográfica del Segura. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.
- Grupo Ecologista Segura Verde.
- Taller de Ecología de Linares.
- Delegación Provincial de la Consejería de Cultura.

Las respuestas recibidas fueron:

- El Ayuntamiento de Beas de Segura respondió con fecha de 6 de agosto 1996, indicando que, habiendo estado expuesto al público el Estudio Informativo, no hubo reclamaciones.
- La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir comunicó el día 29 de agosto de 1996 que había dado traslado de la consulta a los Servicios Centrales de Sevilla.
- La Confederación Hidrográfica del Segura respondió con fecha de 22 de julio de 1996, indicando que, habiendo sido estudiada la información recibida debe evitarse al ejecutar las obras la afección a aguas continentales y a la funcionalidad hídrica de los cauces afectados: Río Segura por la zona de Pontones, río Zumeta por la zona de Santiago de la Espada y Rambla de los Vaquerizos.

- El grupo Taller de Ecología de Linares remite con fecha de 12 de julio de 1996 un informe en el que declara en general que es siempre partidario de que la traza de la nueva carretera discurra por caminos ya ejecutados en los que el impacto sería menor. Señala, además, las zonas que para este grupo son más vulnerables: Variante de Hornos y Pontones, variante de Santiago de la Espada y del río Zumeta. Asimismo recalca el hecho de que la zona de actuación esté declarada «Reserva de la Biosfera» y «Zona de Especial Protección de las Aves», aspectos que han de considerarse de manera primordial a la hora de proyectar la carretera.

- La Delegación Provincial de la Consejería de Cultura emite un informe con fecha 22 de julio de 1996 en el que, considerando que el trazado definitivo afecta a los yacimientos arqueológicos, ANJA0700007, de la Edad del Bronce y de forma indirecta al yacimiento ANJA0120005, estima necesario una documentación más exhaustiva que delimite las áreas afectadas, catalogación de las mismas y medidas correctoras para corregir el impacto sobre el Patrimonio Histórico.

ANEXO II

CARACTERISTICAS BASICAS DEL PROYECTO

Resumen del Proyecto. Provincia de Granada.

El trazado situado en la provincia de Granada tiene una longitud de 28,500 km y se localiza en los términos municipales de Huéscar y Puebla de Don Fadrique. Los puntos conflictivos de la Carretera actual son:

- Cruce del Río Zumeta, con un trazado sumamente sinuoso y peligroso.
- Trazado complicado en la zona del Cortijo de las Vidrieras y Puerto del Pinar.

Corresponde a los siguientes Tramos definidos en el Estudio Informativo:

- Parte del Tramo IX, desde el límite provincial. Se han estudiado tres alternativas: Opción ZV5, Opción ZV6 y Opción ZV7.

La Opción seleccionada es la ZV7, con una longitud total de 6.456,855 m. Corresponde al acondicionamiento de la Carretera actual, en la que discurre en una pequeña variante con el fin de poder situar un nuevo viaducto sobre el Río Zumeta, entre los pp.kk. 2+150 y 2+400. Una vez cruzado el río, el trazado vuelve a apoyarse en la carretera actual.

- Tramo X. Se ha planteado una única alternativa.

Consiste en el acondicionamiento de la Carretera actual. El tramo comprendido entre el origen y el Puerto del Pinar, dada su orografía, es el que presenta mayores dificultades para su acondicionamiento. Dicho tramo es el comprendido entre los pp.kk. 0+000 y 10+800, aproximadamente. A partir de aquí hasta el final de la Puebla de Don Fadrique, que presenta menor dificultad en su acondicionamiento.

Todo el trazado discurre por Suelo No Urbanizable Protegido por su valor ecológico forestal.

Para el tramo correspondiente a la provincia de Granada, la sección transversal tipo es:

- Bermas: $2 \times 0,50 = 1,00$ m.
- Arcenes: $2 \times 0,50 = 1,00$ m.
- Calzada: $2 \times 3,50 = 7,00$ m.
- Total plataforma 9,00 m.

Las estructuras que se contemplan en el Estudio Informativo son:

- Tramo IX: Puente sobre el Río Zumeta. Longitud 297 metros. Altura máxima pila 50 metros.
- Tramo X: Puente sobre Rambla Balsa Nueva. Longitud 40 metros. Altura máxima pila 9 metros.

Muros a construir:

- Tramo IX: 7 muros de 7,50 metros de altura media aproximadamente todos ellos.
- Tramo X: 1 muro de 2,40 metros de altura.

Resumen del Proyecto. Provincia de Jaén.

El Estudio Informativo de la «Carretera N-322 a la Puebla de Don Fadrique», contempla la división del trazado en tramos en los que las posibilidades de actuación podrían ser dos: «Acondicionamiento» o «variante». El estudio se dividió en primer lugar en dos Fases (A y A1) correspondientes a los dos itinerarios diferenciables en el trazado: Puente de Génave-La Puebla de Don Fadrique; Venta de Beas-Cortijos Nuevos por Beas de Segura. Posteriormente, en la Fase B se desarrolló la alternativa elegida como consecuencia de la suma de tramos más favorables, éstos son:

Tramo I: Acondicionamiento N-322 (Puente Génave)-La Puerta de Segura. Opción 1.

Este tramo consiste en el acondicionamiento de la actual A-317 del tramo comprendido entre Puente Génave y el inicio de la variante de La Puerta.

Tramo II: Variante de la Puerta de Segura. Opción PS2.

Tiene su origen en las proximidades del comienzo de la travesía urbana de La Puerta de Segura. Discurre por el Norte y Este del núcleo urbano siguiendo sensiblemente paralela a la actual C-321 hasta las proximidades de la intersección con la carretera de Siles en que el trazado cruza la carretera C-321 y el Río Guadalimar, a partir de este punto el trazado se apoya en la carretera actual hasta el final del tramo p.k. 6+953.

Tramo III: Acondicionamiento La Puerta de Segura-Cortijos Nuevos. Opción 1.

Consiste en el acondicionamiento de la actual C-321 hasta el inicio de la variante de Cortijos Nuevos.

Tramo IV: Variante de Cortijos Nuevos: Opción CN1.

Discurre sensiblemente en dirección Norte-Sur por el lado Oeste del núcleo de Cortijos Nuevos hasta el origen de las opciones de variante de Hornos.

Tramo V: Variante de Hornos de Segura: Opción H1.

Tiene su origen en las proximidades de la intersección de las carreteras A-317 (C-321) y A-319 (J-704) al Pantano del Tranco y Cazorla. En una primera fase, el trazado se apoya sensiblemente en camino de tierra que bordea el embalse del Tranco de Beas, a partir de las proximidades de la aldea de la Platera el trazado se separa del camino y sigue hacia el núcleo de Hornos el Viejo donde vuelve a apoyarse en el camino que une dicho núcleo con La Ballestera, se prevén dos estructuras que salvan sendos barrancos, a continuación, y siempre adaptándose en lo posible al camino, deja a la derecha la antigua aldea de Los Goldines, el acceso a La Ballestera y Montalvo enlazando con la actual C-321 en las proximidades de Casas de Carrasco. La longitud total es de 21.200 m.

Tramo VI: Variante de Pontones. Opción P1.

Tiene su origen al final del Tramo V. Durante el primer kilómetro se apoya en la carretera actual separándose a partir de ese punto en dirección Norte-Sur girando más tarde en dirección Este-Oeste y pasando al sur de los núcleos de Pontón Alto y Pontón Bajo. Se prevé una estructura sobre el río Segura.

Tramo VII: Acondicionamiento Pontones-Santiago de la Espada. Opción 1.

Este tramo ya ha sido objeto de un acondicionamiento reciente por la Excm. Diputación Provincial.

Tramo VIII: Variante de Santiago de la Espada. Opción SE5.

En general consiste en un acondicionamiento de la carretera actual, salvo en el acceso a Santiago de la Espada donde se separa sensiblemente de la carretera actual.

ANEXO III

SINTESIS DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental contiene todos los apartados que establece el artículo 11 del Decreto 292/95, aunque consideramos que existen algunas deficiencias que se describen en el punto 4.7 «Documentación adicional» del presente documento.

La localización y descripción de las actuaciones a ejecutar está descrita de forma suficiente, así como el razonamiento de la elección definitiva.

Se describen las interacciones ecológicas y ambientales con el medio, aunque a nivel de proyecto el estudio debería ser más exhaustivo a la hora de dividir las posibles actuaciones que componen cada trazado en las diferentes fases de la obra mediante una matriz en la que se calificase cualitativamente cada impacto.

Afecciones de la carretera en la provincia de Granada:

- Vías Pecuarias: El trazado no afecta a ninguna Vía Pecuaria.

- Yacimientos arqueológicos: No se ven afectados yacimientos arqueológicos clasificados.

- Aguas superficiales: Salvo el Río Zumeta, que marca el límite provincial, la carretera no afecta a ningún cauce importante, ya que las condiciones climáticas (menor pluviosidad) sólo presentan una red de drenaje bastante débil.

- Aguas subterráneas: Existe un acuífero importante en las proximidades de la Puebla de Don Fadrique.

- Vegetación: En el Tramo IX (ZV7), y en concreto en el entorno del Río Zumeta es donde se acometen las mayores afecciones sobre la vegetación existente, tanto de ribera como forestal, con elevados valores ecológicos y paisajísticos. Al final de este tramo es donde más se ven afectadas las masas forestales.

- Tramo X: Se afectan a zonas forestales de elevado valor paisajístico, en las proximidades del Pinar de la Vidriera, alternándose con áreas de pastizal y praderas. Continúa por áreas de montes altos; después áreas de monte alto y monte bajo con matorrales subseriales y seriales, así como áreas de praderas más o menos extensas. Según se aproxima la Carretera a la Puebla, comienzan a proliferar las áreas de cultivo, que alternan con masas forestales y de matorral bajo hasta el final, donde dominan los cultivos de olivar y áreas de regadío.

- Paisaje: Se ha hecho la evaluación de la calidad escénica tomando los siguientes criterios: Morfología, vegetación, agua, color, fondo escénico, rareza, actuaciones humanas. Así, se ha obtenido un valor para el Tramo IX (ZV7) de «Área con características y rasgos comunes en la región fisiográfica considerada».

En consecuencia, el trazado definido en el Estudio Informativo (para el tramo entre el Río Zumeta y el Pinar de la Vidriera), representa menor incidencia ambiental que los definidos en el Estudio de Alternativas, y recoge una de las propuestas hechas en Informe anterior de esta Delegación Provincial. El trazado sigue, en general, la carretera actual, rectificando curvas, a la vez que se abandona el trazado inicialmente propuesto a través del Pinar de la Vidriera.

Afecciones de la carretera en la provincia de Jaén:

El Estudio Informativo así como el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente consideraban 6 alternativas de trazado para la variante de Hornos. De ellas se decidió elegir

la opción H1 descrita anteriormente, que bordea el embalse del Tranco de Beas, por ser la de menor coste económico así como una de las de menor coste ambiental. Como resultado de las alegaciones presentadas por los Ayuntamientos de Hornos y Segura de la Sierra, que instaban a que el trazado pasara próximo a los núcleos urbanos citados apelando a la repercusión económico-social de esta alternativa, se pensó en adoptar la Opción H5 agregándole un tramo de nueva construcción no contemplado en el Estudio Informativo que comunicaba los mencionados pueblos. Esta alternativa era la más costosa tanto desde el punto de vista económico como desde el punto de vista ambiental. Finalmente y ante los requerimientos de la Delegación Provincial de Medio Ambiente de Jaén, se llegó a un consenso entre todas las partes por el que se acordó un nuevo trazado al Oeste del pueblo de Hornos que discurriría por una zona de menor impacto, descrito en el punto 8.2 y donde la mayor inversión en medidas correctoras se compensaría con la menor longitud de su trazado un menor movimiento de tierras además de un nuevo acceso al núcleo de Hornos. Esta posible opción fue descrita por la Excm. Diputación Provincial en sus alegaciones. Este nuevo tramo se estudiará detalladamente a nivel de proyecto en los aspectos geotécnicos, así como en los valores ambientales que puedan verse afectados por este nuevo trazado.

ANEXO IV

TRAMITE DE INFORMACION PUBLICA

El expediente objeto de esta Declaración se sometió al preceptivo trámite de Información Pública por Resolución de 14 de mayo de 1998, habiéndose recibido las siguientes alegaciones:

- Ayuntamiento de Hornos de Segura.
- Ayuntamiento de Segura de la Sierra.
- Diputación Provincial de Jaén.

- Ayuntamiento de Hornos de Segura: Tras cuestionar la metodología empleada, considera incorrecta la alternativa elegida. Presentan un estudio meteorológico en el que se aprecian nieblas frecuentes generadas en el embalse del Tranco de Beas, del cual deducen la conveniencia de que la carretera discurra por cotas superiores a los 800 metros.

En la misma alegación solicita que la carretera pase por el núcleo de Hornos, dado que se considera vital para el mismo.

- Ayuntamiento de Segura de la Sierra: Presenta la misma alegación que el Ayuntamiento de Hornos de Segura.

- Diputación Provincial de Jaén: Presenta alegaciones sobre tipologías de intersecciones de la carretera. Así mismo, se plantea que la carretera puede perjudicar el desarrollo urbano, dado que en algunos puntos pasa a menos de 100 metros del casco urbano. Por último propone un nuevo acceso a Hornos, y modificaciones de trazado.

RESOLUCION de 2 de noviembre de 2000, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los terceros interesados en el recurso contencioso-administrativo núm. 147/00, interpuesto por Saviagro, SL, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. Uno de Cádiz.

Ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. Uno de Cádiz, se ha interpuesto por Saviagro, S.L., recurso núm. 147/00 contra Resolución de la Viceconsejera de Medio Ambiente, de fecha 7.6.2000, desestimatoria del recurso de alzada deducido contra Resolución del Delegado Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Cádiz, de fecha 15.11.99, recaída en el expediente sancionador núm.

M-68/99, instruido por infracción administrativa a la Ley Forestal de Andalucía, y a tenor de lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa,

HE RESUELTO

Primero. Anunciar la interposición del recurso contencioso-administrativo núm. 147/00.

Segundo. Publicar la presente Resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y emplazar a aquellas personas, terceros interesados a cuyo favor hubieren derivado o derivaren derechos por la Resolución impugnada, para que comparezcan y se personen en autos ante el referido Juzgado en el plazo de nueve días siguientes a la publicación de la presente Resolución.

Lo que así acuerdo y firmo en Sevilla, 2 de noviembre de 2000.- El Secretario General Técnico, Juan Jesús Jiménez Martín.

RESOLUCION de 2 de noviembre de 2000, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los terceros interesados en el recurso contencioso-administrativo núm. 01/0001050/2000, interpuesto por Confederación Hidrográfica del Sur ante el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía.

Ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo en Málaga del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, se ha interpuesto por Confederación Hidrográfica del Sur recurso contencioso-administrativo núm. 01/0001050/2000 contra Resolución de la Viceconsejera de Medio Ambiente, de fecha 29.5.00, desestimatoria del recurso de alzada deducido contra otra de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Cádiz, de fecha 7.3.00, recaída en el expediente sancionador núm. A-112/99, instruido por infracción administrativa a la normativa de Prevención Ambiental, y a tenor de lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa,

HE RESUELTO

Primero. Anunciar la interposición del recurso contencioso-administrativo núm. 01/0001050/2000.

Segundo. Publicar la presente Resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y emplazar a aquellas personas, terceros interesados a cuyo favor hubieren derivado o derivaren derechos por la Resolución impugnada, para que comparezcan y se personen en autos ante la referida Sala en el plazo de nueve días siguientes a la publicación de la presente Resolución.

Lo que así acuerdo y firmo en Sevilla, 2 de noviembre de 2000.- El Secretario General Técnico, Juan Jesús Jiménez Martín.

RESOLUCION de 3 de noviembre de 2000, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los terceros interesados en el recurso contencioso-administrativo núm. 564/00.S.4.ª, interpuesto por Iber-silva, SA, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía con sede en Sevilla.

Ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía con sede en Sevilla se ha