

Beneficiario: Valero López, Francisco José.  
Importe: 3.667,10 €.  
Modalidad: Ayudas técnica.

Beneficiario: Vidal Curado, Isabel María.  
Importe: 4.424,83 €.  
Modalidad: Ayudas técnica.

Sevilla, 14 de diciembre de 2009.- El Delegado, Manuel A. Gálvez Rodríguez.

## CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

*ANUNCIO de 14 de octubre de 2009, de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental, por el que se hace pública la Resolución de 14 de octubre de 2009, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto que se cita, en los términos municipales de Martos y Alcaudete, en la provincia de Jaén, y Luque, Zuheros, Doña Mencía y Cabra, en la provincia de Córdoba.*

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, establece en su disposición transitoria segunda que los procedimientos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor esta Ley de las actuaciones comprendidas en el ámbito de aplicación de la misma, continuarán su tramitación «conforme a la normativa que les era de aplicación en el momento de su iniciación», salvo que el interesado solicite la tramitación conforme a lo dispuesto en la Ley 7/2007, y la situación procedimental así lo permita.

Con fecha 28 de junio de 2007 se recibe solicitud de «Estudio Informativo de la Autovía Eje Diagonal Úbeda-Esteba. Tramo: Martos-Cabra».

Esta actuación se encuentra sometida a Autorización Ambiental Unificada, de acuerdo con lo establecido en el Anexo I, apartado 7.1, de la Ley 7/2007, y se encuentra dentro del supuesto regulado en la disposición transitoria segunda de citada norma, anteriormente citado, por lo que de acuerdo con la misma, la normativa que le es de aplicación a este proyecto es la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental.

### 1. Objetivo de la Declaración de Impacto Ambiental.

La Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental (en adelante Ley 7/94), establece la obligación de someter al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental las actuaciones contenidas en el Anexo I de la misma, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o autorización de la obra, instalación o actividad de que se trate. De acuerdo con el artículo 9 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, aprobado por el 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 (en adelante Decreto 292/1995), corresponde a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente la competencia para tramitar y resolver dicho procedimiento cuando la actividad afecte a dos o más provincias.

Dado que el proyecto presentado «Estudio Informativo de la Autovía Eje Diagonal Úbeda-Esteba, tramo Martos-Cabra», correspondiente a la construcción de una autovía, se encuentra incluido en el punto 8 del Anexo primero, de la Ley 7/94, y en el Anexo del Decreto 292/1995, modificados por la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, y por el Decreto 94/2003, de 8 de abril, por el que se modifican puntualmente los Anexos del Decreto 292/1995 y del Decreto

153/1996, se formula la presente Declaración de Impacto Ambiental de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, aprobado por el Decreto 292/1995, de 12 de diciembre.

Dado que se emitió la Orden de Iniciación del expediente, con fecha 1 de junio de 2005, por parte de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes como órgano sustantivo, le es de aplicación lo establecido en la disposición transitoria segunda de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. En ella se dice que «Los procedimientos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley para la aprobación autorización o evaluación ambiental de las actuaciones comprendidas en el ámbito de aplicación de la misma, continuarán su tramitación conforme a la normativa que les era de aplicación en el momento de su iniciación, salvo que el interesado solicite su tramitación conforme a lo dispuesto en esta Ley y la situación procedimental del expediente así lo permita».

En el Anexo I de la presente Declaración de Impacto Ambiental se describen las características básicas del proyecto propuesto.

En el Anexo II se recoge un resumen de las principales propuestas del Estudio de Impacto Ambiental realizado.

En el Anexo III se recoge el resumen de las alegaciones ambientales recibidas durante el trámite de información pública a los efectos ambientales.

### 2. Tramitación.

El expediente ha sido tramitado de acuerdo con el procedimiento establecido en la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental, y del Decreto 292/1995, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Con fecha 28 de junio de 2007 se recibe en esta Dirección General el «Estudio Informativo de la Autovía Eje Diagonal Úbeda-Esteba, tramo Martos-Cabra. Clave: 01-AA-0530-0.0-0.0-EI», y el Estudio de Impacto Ambiental de la actuación, enviados por la Dirección General de Carreteras.

Con fecha 11 de abril de 2008 se recibe en esta Dirección General el «Estudio Informativo de la Autovía Eje Diagonal Úbeda-Esteba. Tramo: Martos-Cabra. Clave: 01-AA-0530-0.0-0.0-EI», su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental y el expediente resultante de su sometimiento al trámite de información pública, enviado por la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. Asimismo, se remite copia a las Delegaciones Provinciales de la Consejería de Medio Ambiente en Jaén y Córdoba.

El trámite de información pública se realizó por la Dirección General de Carreteras, dentro de la tramitación sustantiva del proyecto, mediante publicación de Resolución de 29 de mayo de 2007, de la Dirección General de Carreteras, por la que se anuncia la apertura del expediente de información pública del estudio informativo: «Autovía Eje Diagonal Úbeda-Esteba. Tramo: Martos-Cabra. Clave: 01-AA-0530-0.0-0.0-EI», en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía número 128, de fecha 29 de junio de 2007. También se expuso anuncio en los ayuntamientos afectados, en el Boletín Oficial de la Provincia de Jaén, en el Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba y en los diarios provinciales «Diario Jaén» (26.6.2007) y «Diario Córdoba» (19.6.2007). Durante el trámite de información pública se presentaron cuarenta y tres alegaciones. Las alegaciones de carácter ambiental se realizaron a la parte del trazado que transcurre por la provincia de Córdoba. La contestación a las alegaciones de carácter ambiental, realizada por la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Córdoba, se recoge en el Anexo III de esta Declaración de Impacto Ambiental.

Con fecha 23 de abril de 2009 se hace consulta por parte de la Delegación Provincial de la Consejería en Jaén, a

los Ayuntamientos de Martos, Alcaudete y Delegación Provincial de Jaén de la Consejería de Cultura acerca del Estudio Informativo, recibíéndose en la citada Delegación Provincial de esta Consejería con fecha 9.6.2009 contestación del Ayuntamiento de Martos, indicando la conveniencia de modificar el trazado de las obras por afectación al Plan de Sectorización del SUNP I-PO (Polígono Olivarero), aprobado con fecha 17.4.2009, por Resolución de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

Con fecha 15 de julio de 2009 se recibe en esta Dirección General propuesta de Declaración de Impacto Ambiental, de fecha 9 de julio de 2009, de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Jaén.

Con fecha 30 de septiembre de 2009 se recibe en esta Dirección General propuesta de Declaración de Impacto Ambiental, de fecha 22 de septiembre de 2009, de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Córdoba.

### 3. Condicionados de la Declaración de Impacto Ambiental.

Además de los condicionantes ambientales considerados y las medidas protectoras y correctoras incluidas en el Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental, siempre que no se opongan a lo establecido en la presente Declaración de Impacto Ambiental, el Promotor habrá de adoptar las siguientes medidas:

#### 3.1. En relación con el paisaje.

3.1.a) Se deberá redactar un Plan de Revegetación y Restauración Paisajística, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución con el resto de la obra. En el se incluirán la totalidad de elementos asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos sobre arroyos, obras de fábrica, áreas de préstamo y vertedero, caminos de obra e instalaciones auxiliares.

3.1.b) Tanto las semillas empleadas en la hidrosiembra como las plantas a utilizar en las plantaciones deberán ser de especies autóctonas, especialmente indicadas para la restauración de áreas degradadas y que procuren una rápida colonización de los taludes para evitar riesgos de erosión y pérdida de suelo en los mismos.

3.1.c) La distribución de las plantas se realizará de forma irregular mediante bosquetes pluriespecíficos evitando las composiciones uniformes fijadas a marcos estrictos de plantación pero que tengan como resultado final la cobertura homogénea de las superficies a restaurar.

3.1.d) Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas de forma que sea viable la ejecución del proyecto. Las semillas y plantas procederán de viveros autorizados y en todo caso dispondrán del correspondiente certificado de material genético seleccionado. Las semillas también podrán proceder de recolección de plantas sanas de la zona.

3.1.e) Previo a la realización de las siembras y plantaciones se deberá proceder al extendido de una capa de tierra vegetal (como mínimo 30 cm) procedente de la explotación, o en caso de ser insuficiente de préstamos.

3.1.f) Los cuidados de mantenimiento de las siembras y plantaciones incluirán un riego de establecimiento (al menos 10 litros por planta) en el momento de la plantación, y riegos de apoyo (unos doce riegos anuales, seis durante el verano y los otros seis a lo largo del resto del año), así como binas y escardas, al menos durante los tres primeros años.

3.1.g) En caso de que, tras el primer año el porcentaje de marras supere el 10% se deberá proceder a la reposición de las mismas. Las previsiones a contemplar en el presupuesto para la reposición de marras serán al menos de un 20%.

3.1.h) El seguimiento de la vegetación tras su implantación deberá realizarse como mínimo durante los dos años posteriores al momento de la plantación, comprobando que la

vegetación implantada se encuentre bien arraigada, sana y en correcto estado de desarrollo.

#### 3.2. Protección del suelo y sus usos.

3.2.a) Los materiales necesarios para la ejecución de terraplenes, deberán proceder de canteras legalizadas con planes de restauración aprobados. Si fuese necesaria la apertura de nuevas zonas de extracción, estas deberán someterse al trámite ambiental correspondiente de acuerdo con lo establecido en la legislación ambiental vigente.

3.2.b) Se limitará la superficie a alterar por las obras, restringiéndose el movimiento de la maquinaria y de personal a la zona de ocupación de la traza, evitando la creación de nuevos caminos de acceso fuera de la misma y distintos de los ya existentes.

3.2.c) Esta medida se reflejará en la cartografía, de forma que una vez realizado en replanteo de la obra se pueda proceder a su señalización sobre el terreno, mediante el uso de un cordón de balizamiento, comunicando a todos los operarios la obligación de circular y actuar únicamente en los terrenos comprendidos dentro del mismo.

3.2.d) Se considera necesario la implantación de una zanja de drenaje que cubra todas las coronaciones de los taludes de desmonte, con salida de evacuación rápida hacia los drenajes transversales a la calzada, de forma que se minimice el riesgo de aparición de fenómenos erosivos en dichos taludes.

3.2.e) Cuando la pendiente de los taludes no permita que la tierra vegetal se sostenga por sí misma, se tendrá que recurrir a técnicas adecuadas que permitan la sostenibilidad de los taludes.

3.2.f) Se reutilizarán los suelos cuyas características los hagan aceptables para usos de revegetación. Se realizará un decapado selectivo del suelo, separando el horizonte superficial con mayor contenido en materia orgánica y mayor fertilidad, del resto. El acopio de la tierra vegetal desmontada se llevará a cabo en lugares protegidos de manera que no se interfiera en el normal desarrollo de las obras, preferentemente en el límite previsto de las mismas, y se realizará de acuerdo con las siguientes instrucciones:

- Se hará formando caballones con altura de 1,5 metros, pudiendo llegar como máximo a los 2 metros en caso de que la superficie requerida para el acopio sea muy elevada.

- Se evitará el paso de maquinaria pesada en las zonas de acopio.

- Se procederá al sembrado, abonado y riego periódico, de modo que se mantengan sus cualidades en las mejores condiciones.

- El sembrado se realizará con semillas seleccionadas disponibles en el mercado, preferentemente de especies leguminosas propias de la zona, a razón de 100 kg de semilla/Ha.

3.2.g) Con el objetivo de minimizar los movimientos de tierra y evitar el máximo la compactación de suelos, deberán determinarse en el proyecto los puntos de acopio de material y de estacionamiento de maquinaria, procediéndose a la regeneración de la zona una vez finalizada la obra.

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

3.2.i) La apertura de nuevos caminos, conllevará que una vez finalizada la obra se procederá a su restauración devolviéndola a su estado original. Con carácter previo al inicio de la actuación deberán presentar documentación referida a la apertura de nuevos caminos.

3.2.j) El proyecto de ejecución incorporará la reposición de todos aquellos caminos agrícolas, vecinales, y demás vías de comunicación interceptadas por la carretera.

3.2.k) La ubicación del parque de maquinaria, planta de aglomerado asfáltico, o planta de tratamiento y clasificación de material, si éstas fuesen necesarias, se llevarán a cabo en zonas donde se produzca el menor impacto posible, evitando la localización en las proximidades a cursos de agua superficiales y donde exista riesgo de afección a la capa freática. En cualquier caso se informará a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental y a la Delegación Provincial de Medio Ambiente correspondiente sobre la necesidad de dichas instalaciones, a efectos de lo establecido en la legislación ambiental vigente.

3.2.l) Cualquier instalación anexa a la obra (plantas de hormigón, zonas de cambio de aceites, etc.) estará sujeta a la obtención de los correspondientes permisos o procedimientos ambientales que la afecten.

3.2.m) Todas las zonas ocupadas por instalaciones o servicios propios de las obras (incluidos caminos provisionales de acceso a la obra), serán restauradas y revegetados con las especies propias de las formaciones naturales, o especies cultivadas propias del lugar, una vez finalizada la obra. Se preverá, como en el caso de los taludes, presupuesto de tratamiento que asegure el cocimiento previo por el contratista y el seguimiento y control administrativo de las tareas de restauración morfológica y vegetal.

Todas las áreas alteradas por la ejecución de las obras del proyecto que queden sin uso tras la finalización de las obras de construcción serán adaptadas a la topografía del terreno circundante y se someterán a restauración vegetal. Esta labor se iniciará con el escarificado de estas áreas, sometidas a compactación por los procesos de construcción, para garantizar el adecuado enraizamiento de la vegetación que posteriormente se establezca.

3.2.n) A efectos de lo previsto en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, y en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la Relación de Actividades Potencialmente Contaminantes del Suelo y los Criterios y Estándares para la Declaración de Suelos Contaminados, previo al desarrollo de la actuación, y en el caso de haberse llevado a cabo en algún tiempo dentro de los límites de la actuación alguna actividad de las enumeradas en el Anexo I de dicho Decreto, se solicitará conformidad en la Delegación Provincial de Medio Ambiente correspondiente para poder llevar a cabo dicha actuación.

### 3.3. Protección de las aguas.

3.3.a) Se deberá evitar cualquier tipo de afección al Manantial de Marbella, que abastece de agua potable a las poblaciones de Luque y Baena, por lo que, como indica la documentación complementaria aportada el 4 de agosto de 2009, en la redacción del correspondiente proyecto de ejecución se analizará con detalle la solución constructiva más idónea en la zona de enlace, de forma que se evite cualquier repercusión negativa sobre el actual aprovechamiento hidráulico y se garantice la continuidad de su explotación respetando las condiciones de comodidad, seguridad y funcionalidad necesarias para la autovía.

En este sentido, desde el punto de vista del trazado, se establecerán los ajustes necesarios: Retranquear el eje ligeramente hacia el sur, elevar la rasante para disminuir el movimiento de tierras, proyectar muros para limitar la afección transversal de la autovía o incluso intentar ajustar más el trazado al corredor de la A-318. Se analizará, asimismo, la afección desde el punto de vista hidrogeológico, definiendo las medidas constructivas necesarias para que la obra no incida negativamente sobre la captación existente.

En la fase de redacción del proyecto constructivo se aportará a la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Córdoba toda la documentación relativa a los ajustes que se realicen sobre la solución propuesta en el estudio informativo, para su comprobación y visto bueno.

3.3.b) Se garantizará la no afección a cursos de agua superficial y subterránea por vertidos contaminantes que puedan realizarse durante la fase de construcción, así como una vez esté en funcionamiento la vía, redactándose a nivel de proyecto las medidas de prevención y control preceptuadas al efecto. En la fase de explotación se controlará el correcto mantenimiento de estas medidas para garantizar su buen funcionamiento, y evitar contaminación por posibles accidentes en el transporte de sustancias contaminantes.

3.3.c) Cada cauce interceptado, por pequeño que sea, tendrá su propio drenaje transversal, desechándose la reunión, en un único punto de drenaje, de las escorrentías correspondientes a distintas cuencas parciales. Se procederá a la reposición de las canalizaciones de agua y otros servicios existentes que pudieran resultar afectados.

3.3.d) Las obras de drenaje indicadas en el estudio informativo deberán dimensionarse de forma que garanticen la circulación del agua en todos los cursos estacionales atravesados por la carretera, así como en las zonas en las que, debido a la topografía, pudieran formarse bolsas de aguas durante las épocas de lluvia. Se llevará a cabo la elevación apropiada de las estructuras de paso, siendo recomendable que sean pilotadas sobre el sustrato y no con acumulación de rellenos que podrían poner en peligro el drenaje en situaciones de lluvias extremas.

3.3.e) Los caudales mínimos a evacuar se considerarán establecidos según los criterios del Organismo de Cuenca correspondiente, es decir, la Agencia Andaluza del Agua.

3.3.f) Se efectuará el jalonamiento de la zona de trabajo antes de la fase de construcción, de tal forma que el tráfico de maquinaria e instalaciones auxiliares se circunscriban al interior del área acotada. De igual forma, se definirán los caminos de obra, para obligar a la utilización exclusiva de los mismos, evitando la afección a las zonas más delicadas.

3.3.g) Se garantizará que no se produzcan vertidos al sistema hidrológico de aceites, combustibles, alquitrán, pinturas, y otros materiales o residuos procedentes de la obra. En este sentido, a fin de evitar la intrusión de contaminantes en las capas freáticas subyacentes, se acondicionará una zona impermeabilizada (instalaciones auxiliares para parque de maquinaria, campamento y oficinas), donde se realicen las labores de mantenimiento, reparación y cambios de aceite de la maquinaria, y se almacenen adecuadamente los posibles restos de residuos peligrosos hasta su retirada por gestores autorizados. De no ser así estas operaciones se realizarán fuera del ámbito de actuación, en talleres autorizados.

3.3.h) Se prohíbe expresamente la circulación de maquinaria y vehículos implicados en las obras por cualquier cauce de la zona. Esta medida se notificará explícitamente a todo el personal de la obra.

3.3.i) Las instalaciones auxiliares, en su caso, se ubicarán fuera de las superficies de mayor permeabilidad, nunca en las zonas de infiltración rápida y directa.

3.3.j) Asimismo, se llevarán a cabo labores de revegetación de los taludes con el fin de evitar la erosión y el consiguiente aumento de turbidez en los cauces.

3.3.k) Se garantizará la no afección, ni la ocupación permanente o temporal de cualquier curso de agua superficial, cauces o márgenes de estos, durante la construcción, por almacenamiento de maquinaria, planta de aglomerado, o cualquier otro tipo de materiales de obra o instalaciones, estando sujeto en todo caso a lo dispuesto en el Real Decreto 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas, y normativa complementaria.

3.3.l) El abastecimiento de agua a las obras se realizará a partir de fuentes previamente autorizadas.

### 3.4. Protección de la vegetación.

3.4.a) Se reducirá el área de afección a aquellas zonas estrictamente imprescindibles, planificando adecuadamente los desmontes y terraplenes, caminos de acceso, y todas aquellas

actividades inherentes a las obras de construcción de la vía. Antes del despeje y desbroce, se jalonará el perímetro de todas las áreas con actividades previstas, de tal manera que el movimiento de la maquinaria quede localizado exclusivamente en el interior de estas áreas.

3.4.b) En caso de deposiciones significativas de polvo sobre el olivar presente en las inmediaciones de la obra, se procederá al lavado de la copa de los pies afectados para evitar la interferencia sobre el proceso fotosintético y la capacidad productiva de las explotaciones agrícolas.

3.4.c) En la traza prevista del Eje 2 existe afección al Lugar de Importancia Comunitaria ES6160001 Laguna Honda, incluido en la lista de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica mediterránea, de conformidad con la Directiva 92/43/CEE del Consejo, aprobada por Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2006, y actualizada por Decisión de 28 de marzo de 2008, por lo que se reforestará los taludes en el entorno de dicho LIC.

3.4.d) Es de vital importancia para el desarrollo del proyecto que la afección a los márgenes del Río Víboras y Arroyo Salado sea mínima y temporal. Se llevarán a cabo todas las Medidas Preventivas y/o Correctoras detalladas en el Estudio de Impacto Ambiental, relativas a la minimización de la superficie alterada, protección de hábitats, plan de revegetación, etc., poniendo especial interés en el cumplimiento del condicionado: «Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera, los viaductos se diseñarán de forma que los estribos queden al menos a 10 metros medidos desde la línea de máxima avenida ordinaria. Las pilas de los viaductos y estructuras se situarán fuera de los cauces. Durante la construcción de la estructura se producirá la mínima afección a la vegetación ripiarias, que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura. Por tanto, se respetará en su totalidad la vegetación hidrófila asociada a los cauces, procediéndose a la delimitación de su perímetro, así como la colocación de los correspondientes carteles informativos». Una vez terminada la fase de construcción de la carretera se comprobará la no existencia de acúmulos de tierra y otros materiales en las proximidades de ambos cauces.

3.4.e) Respecto a la restauración de márgenes de la carretera, se introducirá vegetación tanto en taludes y desmontes como en la zona marginal próxima a ellos, de tal forma que quede cubierta de pastizal o matorral toda la superficie pública, aumentando la zona de refugio y campeo de las especies de fauna silvestre, ya que pequeñas franjas de uno o dos metros en obras de extensa envergadura como la construcción de carreteras, se convierten en grandes corredores.

3.4.f) Las obras y actuaciones accesorias y/o complementarias que se realicen deberán evitar terreno forestal, debido a la escasa superficie de este tipo en la zona. En caso de ser inevitable la afección a terreno forestal se deberá corregir el daño causado y recuperar la superficie forestal perdida a modo de compensación.

3.4.g) Los acopios procedentes de los movimientos de tierras no deberán ocupar terrenos forestales. Asimismo, los parques de maquinaria, así como cualquier otro parque o planta de asfalto, hormigón, áridos, ..., no podrán establecerse sobre terreno forestal.

3.4.h) Se deberá contar con un plan de prevención de incendios forestales que contemple todos los riesgos como consecuencia de la ejecución de las obras, según establece la Ley 5/1999, de 29 de junio, de Prevención y Lucha contra Incendios Forestales.

3.4.i) Los materiales combustibles procedentes del desbroce, en el caso de que los hubiera, no deben ser abandonados, dándole el destino más adecuado a sus características.

3.4.j) Se evitará la afección a los pies de especies arbóreas (forestales o agrícolas) que aparecen en zonas afectadas por las obras, debiendo ser reservadas, para su posterior utilización en las tareas de restauración y revegetación.

3.4.k) En aplicación de la Ley 2/1992, Forestal de Andalucía, y conforme establece el artículo 96 del Reglamento Forestal de Andalucía, una vez efectuado el replanteo de campo de la línea proyectada, el titular deberá solicitar autorización la correspondiente Delegación Provincial para la corta, arranque e inutilización de especies arbóreas y arbustivas que sean afectadas, así como para la realización del resto de actuaciones que pueden originar procesos erosivos y, llegado el caso, para la ejecución de las labores de revegetación que incluya el Proyecto de Restauración Ambiental y Paisajística.

3.4.l) Los ejemplares de árboles afectados por el trazado de la carretera se deberán trasplantar, recomendándose su plantación como elementos de restauración paisajística.

3.4.m) Una vez terminadas las operaciones de desbroce y trasplante, se dejará el entorno limpio de restos de ramas o tocones, recomendándose su trituración para su uso como acolchado del suelo afectado por las obras.

3.4.n) Finalizadas las operaciones de revegetación, se presentará una memoria descriptiva de la superficie intervenida y número de plantones empleados.

### 3.5. Protección de la fauna.

3.5.a) Teniendo en cuenta que la construcción de grandes infraestructuras de transporte provoca efectos ecológicos primarios tales como la pérdida de hábitat, efecto barrera, mortalidad causada por atropello y colisiones con vehículos, molestias y contaminación de especies silvestres, y destrucción de márgenes, se considera conveniente tomar las precauciones detalladas en el Estudio de Impacto Ambiental respecto a la destrucción de hábitats, efectos barrera, impactos por líneas eléctricas, etc.

3.5.b) Por la proximidad de la carretera a la ZIAE (Zonas Importantes para las Aves Esteparias), las líneas eléctricas asociadas a la carretera respetarán lo establecido en el Decreto 178/2006, de 10 de octubre, por el que se establecen normas de protección de la avifauna para instalaciones eléctricas de alta tensión, en especial para evitar la electrocución de las especies de avifauna y concretamente las especies que pueblan dicha zona importante de aves. Se usarán como medidas anticolidión tiras de neopreno de 35 cm x 5 cm, sujetas por mordaza de elastómero con cinta luminiscente, colocadas cada 10 metros.

3.5.c) Durante toda la fase de obras se establecerá un mecanismo de rescate para la correcta gestión de todos aquellos ejemplares que pudieran verse afectados por las obras. Los ejemplares rescatados serán entregados al Centro de Recuperación de Especies Amenazadas (CREA del Quiebrajano 670946263). En el caso de que la traza de autovía afectara a zonas de encinar cuyos ejemplares presenten buen crecimiento, tanto en altura como en diámetro o presenten alguna singularidad, deberán ser trasplantados siguiendo el protocolo adecuado para garantizar su arraigamiento.

3.5.d) Las salidas de los drenajes se protegerán contra la erosión mediante soleras de hormigón. Se adecuarán las obras de drenaje para el paso de vertebrados terrestres, lo que requerirá su sobredimensionado y la restauración vegetal de su entorno inmediato. De esta forma:

- En los terraplenes de las embocaduras y salidas de las obras de drenaje transversal se implantarán pantallas vegetales de forma que dirijan a los animales a su interior. Todos estos pasos deberán tener una limitación total de accesos y, en ningún caso, coincidirán con reposiciones de caminos.

- Las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de sifones y arquetas.

- Las salidas de los drenajes se protegerán contra la erosión mediante soleras de hormigón.

- Como material de construcción de las obras de drenaje no se utilizará chapas onduladas metálicas.

3.5.e) Para el diseño de los pasos de fauna se tendrá en cuenta el Manual Europeo para la Identificación de Conflictos y el Diseño de Soluciones, publicado por el Ministerio de Medio Ambiente, redactado por expertos de distintos países europeos participantes en la Acción COST 341, sobre Fragmentación de Hábitats causada por Infraestructuras de Transporte.

3.6. Protección de la contaminación atmosférica.

3.6.a) Los niveles de emisión e inmisión de contaminantes atmosféricos no superarán los contemplados en los apartados 2 y 3, del Anexo IV, del Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico, actualmente derogada por la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera; aplicándose las medidas correctoras oportunas para limitar la emisión de contaminantes a la atmósfera a los niveles exigibles. En este sentido se realizará un estricto seguimiento en las proximidades de zonas habitadas.

3.6.b) Con objeto de minimizar la emisión de partículas procedentes del movimiento de maquinaria y trasiego de tierras que pudieran afectar negativamente a la calidad del aire de los alrededores, se aplicarán riegos sistemáticos, cuya frecuencia dependerá de la sequedad del sustrato y de la existencia de vientos, en toda la zona de afección del proyecto, incluyendo viales de obra, zonas auxiliares y vías de servicio.

3.6.c) Los camiones de transporte de material deberán ir provistos de lonas que cubran la carga para evitar la dispersión de la misma por el aire.

3.6.d) El tráfico de maquinaria pesada que se producirá durante la fase de construcción, ha de planificarse utilizando aquellas rutas que resulten menos molestas para las zonas pobladas próximas y, si fuera preciso, contando con la presencia de personal que controle el tráfico. En el caso de existir una imposibilidad técnica para conseguirlo se facilitará una circulación fluida al atravesar las zonas residenciales, limitando a su vez la velocidad máxima para minimizar en lo posible la emisión de ruidos, vibraciones y gases.

3.6.e) La maquinaria de obra y vehículos de transporte de materiales cumplirá y mantendrá las inspecciones técnicas tanto en materia de emisiones de gases y partículas como en materia acústica.

3.6.f) Se dispondrá una pantalla vegetal formando bosquetes en terrenos fértiles, a ambos lados de la vía en todos los tramos que resulte posible. Esta pantalla actuará como filtro de la contaminación por gases de la circulación, como barrera antisónica y como elemento de integración paisajística. Para ello se emplearán ecotipos de especies arbustivas y arbóreas propias de la zona.

3.6.g) En aquellos casos en los que el apantallado vegetal resulte insuficiente para lograr una reducción del ruido en los núcleos habitados próximos a la vía, según los valores establecidos en el Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, o en su caso en la Ordenanza Municipal, se adoptará otro tipo de medidas como pantallas antisónicas debidamente integradas paisajísticamente en el entorno.

3.6.h) Se diseñarán las medidas correctoras para garantizar, tanto durante la fase de construcción como la de explotación, el cumplimiento de las prescripciones que sobre ruidos y vibraciones establece el Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica de Andalucía; verificándose que los niveles de emisión e inmisión se encuentran dentro de los rangos admisibles especificados en las tablas del Anexo I del citado Reglamento, para los periodos diurnos y nocturnos.

En este sentido, según el Estudio Acústico aportado el 4 de agosto de 2009, el ruido emitido por la Autovía Eje Diagonal Úbeda-Estepa, tramo Martos-Cabra, una vez sea puesta en funcionamiento, supera en ciertas zonas urbanas y vivien-

das aisladas los niveles límites establecidos en el mencionado Decreto 326/2003, tanto en los periodos de día y tarde como en el periodo noche. En dichas zonas deberán habilitarse pantallas acústicas de manera que se garantice la no superación de los niveles de ruido establecidos por la normativa vigente, especificándose en dicho estudio la disposición de dichas pantallas, su ubicación, longitud y el margen de la vía en el que serán instaladas. No obstante, se indica asimismo que, debido al estado de desarrollo actual del proyecto, no se considera apropiada la concreción de las características y dimensiones específicas de las pantallas acústicas propuestas, aspectos que serán determinados una vez sea definido el proyecto de construcción, así como la topografía resultante después de los movimientos de tierra necesarios para la construcción de la autovía.

3.6.i) Se realizará un adecuado mantenimiento preventivo de la maquinaria y vehículos implicados en las obras para garantizar el cumplimiento de las prescripciones establecidas en el citado Decreto 326/2003, no debiendo superarse los niveles contemplados en los Anexos I y II del mismo.

3.7. En relación a los residuos.

3.7.a) Durante la construcción de la carretera proyectada deberá existir un control documental riguroso de todos los residuos que se generen, control que abarcará su producción, almacenamiento provisional y uso o eliminación. En cualquier caso, se cumplirán los preceptos recogidos en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, en el Decreto 283/1995, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

3.7.b) La gestión de Residuos Peligrosos se realizará en las condiciones determinadas en la Ley 10/1998, de Residuos; en los R.D. 833/1988 y R.D. 952/1997, de desarrollo de la Ley 20/1986, de Residuos Tóxicos y Peligrosos, y en el Decreto de Residuos 283/1995, así como en la Ley 7/2007, GICA, debiéndose dar cumplimiento a las prescripciones que sobre la producción de este tipo de residuos se establece en la citada normativa, y en particular las siguientes: Almacenamiento, envasado y etiquetado, registro, declaración anual, situaciones de emergencia.

3.7.c) Los excedentes de tierra fértil, en caso de que los hubiera, podrán reutilizarse en fincas colindantes con autorización del propietario.

3.7.d) Los excedentes de tierras no contaminadas o tierras limpias, que no incorporen ninguna porción de residuos procedentes de la demolición de firme y obras de fábrica o similares, se utilizarán preferentemente para la restauración de canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto. La ubicación definitiva de estas tierras limpias deberá ser aprobada por la correspondiente Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente. Se deberá tener en cuenta en su gestión lo preceptuado en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

3.7.e) Los residuos procedentes de la demolición de firme y obras de fábrica, así como los excedentes de tierras que incorporen parte de residuos procedentes de la demolición de firme y obras de fábrica u otros y que por lo tanto no puedan ser consideradas tierras limpias, serán llevados a una instalación autorizada para su tratamiento, siendo la eliminación en vertedero la última opción en su gestión. En todo caso, se deberá tener en cuenta en su gestión lo preceptuado en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

3.7.f) Los residuos generados asimilables a RSU serán depositados en contenedores y trasladados por el promotor al núcleo urbano más cercano con el fin de entrar así en el circuito de recogida y gestión municipal.

3.7.g) En caso de derrame accidental de aceites o cualquier otro producto o residuo peligroso, se procederá a su inmediata recogida y depósito en contenedores impermeables, para su entrega a gestor autorizado, teniendo en cuenta que el suelo sobre el que se ha producido el derrame se deberá tratar asimismo como residuo peligroso.

La empresa que ejecute los trabajos de construcción de la autovía deberá solicitar la preceptiva autorización como productores de residuos peligrosos ante la Delegación Provincial correspondiente de la Consejería de Medio Ambiente, o en caso de que se generen menos de 10.000 kg de residuos peligrosos por año, deberá solicitar la inscripción en el registro de pequeño productor de residuos peligrosos de la provincia afectada. En cualquier caso, deberá cumplirse lo dispuesto en la Ley 10/98, de 21 de abril, de Residuos; Real Decreto 833/88, de 20 de julio, modificado por el R.D. 952/97, de 20 de junio, y el Decreto 283/95, que aprueba el Reglamento de Residuos de la Comunidad Autónoma Andaluza.

3.7.h) En ningún caso se abandonarán, durante la fase de construcción y una vez finalizadas las obras, chatarra ni residuos procedentes del mantenimiento de maquinaria. La zona afectada se limpiará de restos de obra y residuos de cualquier tipo que quedasen en la misma.

3.7.i) Las operaciones de limpieza y mantenimiento de la maquinaria, así como las de reparación, se realizarán fundamentalmente fuera del ámbito de actuación en instalaciones autorizadas. En la zona de actuación sólo se permite el abastecimiento de combustible y mantenimiento de la maquinaria que justificadamente no pueda trasladarse para ello, a un mantenimiento específico, que incluirá un registro documental de esas labores y autorización previa por responsable medioambiental de la ejecución de las obras.

3.7.j) En caso de realizar en situ las operaciones de limpieza y mantenimiento, se deberá habilitar una zona impermeabilizada dispuesta a tal efecto, de forma que se garantice que no se producen afecciones por derrame, y que permita almacenar convenientemente los residuos peligrosos que se puedan producir a consecuencia de vertidos accidentales o similares, hasta su puesta a disposición de gestor autorizado.

### 3.8. Vías pecuarias.

3.8.a) Las vías pecuarias que se encuentran dentro de la zona de estudio en la provincia de Jaén, según la documentación aportada por el promotor y la disponible en la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Jaén, son las siguientes:

#### Término municipal de Martos:

- «Vereda del Coto», con una anchura legal de veinte metros, y que no se encuentra deslindada bajo la legislación vigente.

- «Vereda de Tobosa», con una anchura legal de veinte metros, y que no se encuentra deslindada bajo la legislación vigente.

- «Vereda de Pastrana», con una anchura legal de veinte metros, y que no se encuentra deslindada bajo la legislación vigente.

- «Vereda de los Carriles», con una anchura legal de veinte metros, y que no se encuentra deslindada bajo la legislación vigente

#### Término municipal de Alcaudete:

- «Vereda de la Zahurda», con una anchura legal de veinte metros con ochenta y nueve centímetros (20,89 m), y que no se encuentra deslindada bajo la legislación vigente.

- «Cañada Real de Fuente Amuña», con una anchura legal de setenta y cinco metros con veintidós centímetros (75,22 m), que tiene un tramo deslindado que va desde el término municipal de Martos hasta el abrevadero de Zahúrda, incluido este lugar asociado.

- «Cañada Real de la Tejera a Martos», con una anchura legal de setenta y cinco metros con veintidós centímetros (75,22 m), y que no se encuentra deslindada bajo la legislación vigente.

- «Vereda de Tumbalagraja», con una anchura legal de veinte metros con ochenta y nueve centímetros (20,89 m), y que no se encuentra deslindada bajo la legislación vigente.

- «Cordel de Baena o del Becerro», con una anchura legal de treinta y siete metros con sesenta y un centímetro (37,71 m), y que no se encuentra deslindada bajo la legislación vigente.

3.8.b) Las vías pecuarias que se encuentran dentro de la zona de estudio en la provincia de Córdoba, según la documentación aportada por el promotor y la disponible en la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Córdoba, son las siguientes:

#### Término municipal de Cabra:

- «Colada del Camino de Montilla».

- «Colada del Tobar».

- «Colada del Camino de Baena».

- «Vereda del Camino de los Metedores».

- «Vereda de la Gamonosa».

- «Vereda de la Cerona».

#### Término municipal de Doña Mencía:

- «Vereda de Metedores».

- «Colada de Baena a Carcabuey».

#### Término municipal de Zuheros:

- «Vereda de Metedores».

- «Colada de Doña Mencía a Luque por Sueros».

- «Colada de las Pilas al Vadillo».

#### Término municipal de Luque:

- «Vereda de los Metedores».

- «Colada de la Fuente de Luque».

3.8.c) Según establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía (Decreto 155/1998, de 21 de julio), para poder llevar a cabo las actuaciones correspondientes al «Proyecto de la Autovía Eje Diagonal Úbeda-Estepa. Tramo Martos-Cabra», se deberá ejecutar las medidas correctoras propuestas para la reposición de la continuidad de las vías pecuarias afectadas, las cuales deberán cumplir lo previsto en el artículo 32 (mantenimiento de la integridad superficial, la idoneidad del itinerario y del trazado alternativo, junto con la continuidad e la vía pecuaria, que permita el tránsito ganadero y los demás usos compatibles y complementarios con aquel). Para ello, se deberán seguir los trámites establecidos en la Sección 2.<sup>a</sup>, Subsección 2.<sup>a</sup> (art. 43 y ss.) del capítulo IV (Modificaciones de trazado) de dicho Reglamento.

3.8.d) Para los cruces que se pueden producir de la autovía con la vías pecuarias, se deben presentar alguna solución de continuidad para dichas vías pecuarias, según lo establecido en el artículo 43.2 del Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía, quedando reflejado este capítulo de gastos en el proyecto de ejecución de obra.

3.8.e) Para los solapes de la autovía con las vías pecuarias se tendrá en cuenta lo establecido en el artículo 43.1 del Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía, donde en caso de imposibilidad de mantenimiento de Vías Pecuarias afectadas en su naturaleza y configuración actual, se deberá garantizar un trazado alternativo a las mismas, según lo establecido en el artículo 32 del mencionado Reglamento.

3.8.f) Las vías pecuarias en su nuevo trazado, como bien de dominio público, previas las operaciones necesarias para ello y cumplidos los trámites pertinentes, se considerarán cla-

sificadas y deslindadas, debiéndose proceder por la Administración actuante al amojonamiento de las mismas, de acuerdo con las características establecidas al efecto por la Consejería de Medio Ambiente.

3.8.g) A los efectos de lo establecido en los apartados anteriores, se deberá remitir al Departamento de Vías Pecuarias de la Delegación Provincial afectada, los proyectos de cruce, solape o reposición de Vías Pecuarias.

### 3.9. Protección del Patrimonio Cultural.

3.9.a) Dado que la legislación en vigor obliga a proteger los vestigios arqueológicos, como medida preventiva y previo al inicio de las obras, deberá realizarse una prospección arqueológica superficial del área afectable y unas propuestas efectivas de corrección de impactos.

3.9.b) Según el título segundo de la Resolución de 4 de julio de 2006, de la Dirección General de Bienes Culturales, publicada en el BOJA núm. 163, de 23 de agosto de 2006, «La competencia de la autorización de las actividades arqueológicas que afecten a más de una provincia corresponderá a la Dirección General de Bienes Culturales». Se ha optado por presentar dos proyectos distintos que afectarán cada uno sólo a una provincia, ya que, según el apartado 2, del título primero, de la citada Resolución, se delega a los titulares de las Delegaciones Provinciales de Cultura de la Junta de Andalucía el «autorizar las actividades arqueológicas preventivas que se lleven a cabo en sus respectivas provincias consistentes en prospecciones arqueológicas superficiales...»

3.9.c) Con fecha 28.12.2006 tiene entrada en la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura en Jaén, solicitud de autorización del Proyecto de Actividad Arqueológica Puntual Consistente en Prospección Arqueológica en el Tramo Martos-Alcaudete de la Autovía Eje Diagonal Estepa-Úbeda, suscrito por don Arturo del Pino Ruiz, en calidad de director arqueológico de la intervención.

Con fecha 7.2.2007 se emite Resolución de la Delegada Provincial de Cultura de Jaén, referida al proyecto citado anteriormente, por lo que la actividad de prospección arqueológica en la provincia de Jaén, se llevará a cabo de acuerdo con dicha Resolución.

3.9.d) Según el informe de la Delegación Provincial de Cultura en Córdoba, en la Base de Datos SIPHA (Sistema de Información del Patrimonio Histórico Andaluz), existen registrados una serie de yacimientos arqueológicos que se encuentran dentro de una distancia de 500 m, a ambos lados del trazado. En consecuencia, desde el punto de vista de la protección del Patrimonio Histórico, la Delegación Provincial de Córdoba de la Consejería de Cultura propone que la traza de la infraestructura prevista sea sometida, antes de realizar ningún movimiento de tierras, a la realización de una Prospección Arqueológica Superficial, conforme a lo establecido en el Reglamento de Actividades Arqueológicas (Decreto 168/2003, de 17 de junio). Dicha prospección deberá ir objetivada a:

- La detección de posibles yacimientos arqueológicos hasta ahora inéditos y establecimiento, en función del proyecto de obra, las medidas correctoras necesarias.
- La definición del grado de afección por la traza a los yacimientos citados.
- La superficie de prospección deberá incluir zonas de verederos, préstamos y caminos de servicio.

3.9.e) Conforme a lo establecido en el artículo 50 del título V, Patrimonio Arqueológico, de la Ley 14/2007, de Patrimonio Histórico de Andalucía, la aparición de hallazgos casuales de restos arqueológicos deberá ser notificada inmediatamente a la Consejería de Cultura o Ayuntamiento que corresponda.

3.10. En relación al medio socioeconómico.

3.10.a) Es necesario asegurar la conexión entre los núcleos de población y las zonas de cultivo situados a ambos lados de la vía, garantizando un cómodo y seguro acceso a los usuarios del lugar, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola.

### 4. Programa de vigilancia ambiental.

El programa de vigilancia ambiental propuesto en el Estudio Informativo de la Autovía Eje Diagonal Estepa-Úbeda, tramo Martos-Cabra deberá completarse por parte del promotor o titular de la actuación, con las siguientes condiciones ambientales:

4.a) Dado la envergadura de la actuación prevista, y en virtud de lo establecido en el artículo 25.8 del Decreto 292/1995, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, se considera necesario durante la construcción de la autovía el nombramiento de un Asesor Ambiental con la adecuada preparación y experiencia medioambiental. El Asesor Ambiental será designado por el titular del proyecto, notificando dicha designación a esta Dirección General y a cada una de las Delegaciones Provinciales afectadas de Medio Ambiente. El Asesor Ambiental dará su conformidad y firmará todos los informes que en este ámbito se generen. Toda la información que genere el Programa de Vigilancia Ambiental será trasladada a esta Dirección General en los periodos de tiempo y con el contenido indicados en dicho documento. El Asesor Ambiental, además de las funciones encomendadas en la fase de obras, se responsabilizará de la correcta ejecución y seguimiento de todas las medidas Correctoras, Condicionadas o Actuaciones Ambientales contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en esta Declaración de Impacto Ambiental.

4.b) Será necesaria la presencia de un técnico medioambiental a pie de obra que se encargará del correcto desarrollo e implantación de las medidas correctoras y protectoras de acuerdo con lo establecido en la presente Declaración de Impacto Ambiental y que se coordinará con cada una de las Delegaciones Provinciales afectas.

4.c) Con el fin de comprobar la inclusión de las medidas recogidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental, antes de contratar la ejecución de la obra, se remitirá a las Delegaciones Provinciales de Medio Ambiente de Jaén y Córdoba a través de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, un documento del redactor donde se detalle a nivel de proyecto cada una de las medidas correctoras incluidas en el Estudio Informativo, y las descritas en la presente Declaración.

4.d) Para cada factor 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.e) 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:

- Antes de la emisión del acta de recepción se hará un informe en el que se reflejen las actuaciones realmente ejecutadas.
- Durante el periodo de garantía se emitirá informe por la entidad adjudicataria donde se refleje semestralmente, tras

los ciclos vegetativos de primavera y otoño, el grado de desarrollo y estabilidad de vegetación y suelos.

4.f) Durante la ejecución de las obras de construcción se realizará trimestralmente un informe que recogerá, resumidamente, los resultados aportados por el Programa de Vigilancia, valorando el nivel de implantación de las medidas correctoras y protectoras y su eficacia y, en caso de detectarse deficiencias, descripción de las nuevas medidas adoptadas. Los informes serán remitidos a las Delegaciones Provinciales de Medio Ambiente afectadas a través de esta Dirección General.

4.g) Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la fase de funcionamiento, que deberá remitirse con la mayor brevedad a la Delegación Provincial o Delegaciones Provinciales de la Consejería de Medio Ambiente afectas y a esta Dirección General.

5. Medidas de carácter general y medidas adicionales.

5.a) En lo que respecta a la zona de «La Cantina», al paso de la autovía por el término municipal de Doña Mencía, se adoptarán las medidas complementarias oportunas para minimizar los impactos acústico, paisajístico, social y cultural de forma que se garantice la permeabilidad e integración entre el casco urbano y la zona de esparcimiento, el acceso rodado a la carretera CO-6203, y el acceso peatonal o ciclista a la zona de la Cantina, en consonancia con lo indicado en la documentación aportada con fecha 4 de agosto de 2009.

La solución finalmente adoptada para esta zona en el proyecto constructivo se aportará a la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Córdoba para su comprobación y visto bueno.

5.b) En relación con los riesgos geotécnicos se adoptarán las medidas oportunas para garantizar que no se produzcan afecciones en este sentido, realizando los análisis geotécnicos que sean necesarios para determinar las características constructivas apropiadas para la zona en la ejecución del proyecto, cuya eficacia deberá ser determinada por el organismo competente.

5.c) Una vez realizados los trabajos se deberá presentar ante la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental, con copia a cada una de las Delegaciones Provinciales de la Consejería de Medio Ambiente en Córdoba y Jaén, certificación acreditativa del técnico director de la actuación de que ésta se ha llevado a cabo conforme al proyecto presentado y al condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental. Dicha certificación deberá ir acompañada de una medición de ruidos elaborada por Entidad Colaboradora de la Consejería de Medio Ambiente, en la que se certifique el cumplimiento de los niveles establecidos en el Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

5.d) Se dará conocimiento a esta Dirección General y a las Delegaciones Provinciales de Medio Ambiente afectadas de la fecha de comienzo del inicio de las obras. Asimismo, al menos con quince días de antelación del inicio de las obras deberá ponerse en conocimiento de los Agentes de Medio Ambiente Coordinadores de las Unidades Biogeográficas dentro de las cuales se encuentre la actuación, del comienzo de las obras, y estas deberán realizarse bajo su supervisión.

5.e) Cualquier acontecimiento de un suceso imprevisto, que implique una alteración de alguna de las condiciones expresadas en esta propuesta de Declaración de Impacto Ambiental, se pondrá inmediatamente en conocimiento de la Delegación Provincial de Medio Ambiente afectada, a los efectos oportunos.

5.f) Deberán incluirse partidas presupuestarias para el conjunto total de medidas contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental presentado, en el proyecto definitivo y de la

actuación y en el Condicionado de esta propuesta de Declaración.

5.g) Se valorarán y proveerán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

5.h) Toda acción distinta de las indicadas en la descripción del proyecto presentado y en esta Declaración de Impacto Ambiental deberá someterse, en su caso, al correspondiente instrumento de prevención y control ambiental, conforme a lo establecido la normativa vigente en materia de prevención ambiental.

5.i) Conforme establece en el artículo 25.3 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, será precisa la incorporación de las prescripciones establecidas en esta Declaración de Impacto Ambiental a la autorización del órgano sustantivo. Cualquier modificación que afecte a las características del proyecto, según la documentación presentada, deberá ser comunicada a esta Dirección General, que determinará la conveniencia o no de dichas modificaciones y en su caso, el establecimiento de nuevas medidas correctoras o protectoras.

5.j) Las condiciones señaladas en esta Declaración de Impacto Ambiental son de obligado cumplimiento por el titular, el cual podrá solicitar al órgano ambiental la revisión de las medidas señaladas, con el objeto de modificarlas o cambiarlas, en aquellos supuestos que tecnológicamente presenten dificultades para su implantación, o impliquen la modificación sustancial del proyecto, aportando la documentación técnica que justifique las nuevas medidas propuestas.

5.k) Puede ser modificado el condicionado de la presente propuesta de 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.

5.l) Asimismo, 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 propuesta de Declaración de Impacto Ambiental y de las exigencias establecidas en la normativa ambiental aplicable.

5.m) La vigilancia del cumplimiento por parte del titular del proyecto de las condiciones impuestas en la presente Declaración de Impacto Ambiental corresponderá al órgano competente de acuerdo con la legislación vigente en materia ambiental.

El incumplimiento o trasgresión de los condicionados ambientales impuestos en esta Declaración de Impacto Ambiental dará lugar a las medidas disciplinarias previstas en la legislación vigente en materia ambiental.

Analizados la documentación aportada por el promotor de la actuación y, el expediente generado en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de esta actuación, y a propuesta del Delegado Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Jaén y del Delegado Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Córdoba,

## D E C L A R O

Viable, a los efectos ambientales, la ejecución del proyecto «Estudio informativo de la autovía Eje Diagonal Úbeda-Esteba, tramo Martos-Cabra», en los términos municipales de Martos y Alcaudete, en la provincia de Jaén; y Luque, Zuheros, Doña Mencía, Baena y Cabra, en la provincia de Córdoba, promovido por la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

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 demás autorizaciones a que hubiera lugar.

Sevilla, 14 de octubre de 2009.- El Director General, Jesús Nieto González.

## ANEXO I

### CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LA ACTUACIÓN

Denominación: Estudio Informativo de la «Autovía Eje Diagonal Úbeda-Estepa, tramo Martos-Cabra».

Tipo de actuación: Nuevo trazado (tipo a-1, según la Ley de Carreteras de Andalucía). Incluida en el apartado 8, del Anexo I, de la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental, y en el apartado 8, del Anexo del Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Promotor o titular: Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

Términos municipales: Martos y Alcaudete, en la provincia de Jaén y Luque; Zuheros, Doña Mencía, Baena y Cabra, en la provincia de Córdoba.

Longitud: Aproximadamente de 57 kilómetros.

Alternativas consideradas: El tramo Martos-Cabra está subdividido en tres subtramos que se corresponden con los actuales corredores de las carreteras A-316, N-432 y A-318, unos 57 km en conjunto. No obstante, se indica en la documentación que el Ministerio de Fomento está redactando actualmente el «Estudio Informativo de la Autovía Badajoz-Córdoba-Granada. Tramo: Espiel-Granada», que incluye el tramo de la N-432 entre Alcaudete y Luque, por lo que el estudio se centrará en los dos corredores de carreteras autonómicas, es decir, un tramo de unos 19 km, coincidente con el actual corredor de la A-316, de Martos a Alcaudete, en la provincia de Jaén, y el segundo tramo, de uso 25 km, coincidente con el corredor de la actual A-318, de Luque a Cabra, en la provincia de Córdoba.

Para el estudio de alternativas completas se han establecido las siguientes combinaciones de ejes, sobre los que se ha aplicado un análisis multicriterio, en el que se han tenido en cuenta factores económicos, funcionales y medioambientales.

Alternativa I, formada por los ejes 1A+2+3+4A.

Alternativa II, formada por los ejes 1A+2+3+4B.

Alternativa III, formada por los ejes 1B+2+3+4A.

Alternativa IV, formada por los ejes 1B+2+3+4B.

La mayor parte del trazado del Eje 1B pasa por una sucesión de llanos y lomas de pendiente superior al 20% y en menor medida por terrenos tan abruptos como en el Eje 1A. Su vegetación está definida por olivar, aunque hay que destacar la afección a la vegetación riparia de Arroyo Salado, catalogada como hábitat natural de interés comunitario.

La afección de este eje a la figura de espacio protegido es nula, pero hay que destacar su mayor afección al patrimonio arqueológico que el Eje 1A, al localizarse en su corredor el yacimiento de las Pilas (230600074), cuya valoración en la prospección superficial realizada ha resultado ser Media-Alta. La afección a las vías pecuarias también ha resultado ser mayor para este factor que en el Eje 1A, al verse afectados más tramos de estas vías pecuarias sumando además la afección a la Vía Verde del Aceite.

El otro trazado que discurre por la provincia de Jaén es el Eje 2, localizándose terrenos de olivar acompañados de diferentes manchas de vegetación como quercineas con matorral, pastizal y otros cultivos además de matorral ribereño. En este

eje hay que destacar su paso por la zona de protección de la Reserva Natural de la Laguna Honda, que a su vez, está clasificada como LIC (ES6160001) y laguna de importancia perteneciente al Convenio de Ramsar, implicando un índice mayor de afección sobre este factor que los EJES 1A y 1B.

En el tramo asociado a la A-318, en la provincia de Córdoba, se han trazado los ejes 3, 4A y 4B. Este tramo se desarrolla entre los t.m. de Luque, Zuheros, Doña Mencía, Baena y Cabra. Todas las alternativas y tramos establecidos tienen un inicio y final coincidente.

Este subcorredor discurre por terrenos eminentemente agrícolas, cuyo cultivo predominante es el olivar. Presenta un relieve caracterizado en algunos lugares por un terreno moderadamente ondulado y por numerosos cerros y lomas en otros, como el tramo próximo al Río Bailón que cruza el tramo de Norte a Sur, y la subida a Doña Mencía, donde el relieve es más escarpado.

El Eje 3 es el de mayor longitud: 17.482,9 m, transcurre en su totalidad paralelo y próximo a la carretera existente A-318, evitando afectarla siempre que sea posible. No se han planteado 2 opciones distintas de trazado dados los condicionantes territoriales existentes en este tramo, fundamentalmente en el paso Sur de Doña Mencía, donde el trazado está constreñido por el Parque Natural de las Sierras Subbéticas y el desarrollo urbanístico de Doña Mencía. En su construcción se contempla la realización de un total de 22 pequeñas obras de drenaje transversal y dos cruces bajo viaducto para salvar el río Bailón (p.k. 5+120 a 5+575) y el arroyo Transportilla (p.k. 6+690 a 6+240).

El Eje 4A transcurre completamente en el t.m. de Cabra y consta de una longitud total de 7.263,6 m. Los principales condicionantes de este eje se ubican en el entorno del núcleo urbano de Cabra, debido a las zonas de Suelo Urbanizable que recoge el PGOU, así como las zonas en las que se han hallado restos arqueológicos durante la prospección realizada; este eje es el que discurre más próximo al noroeste del núcleo urbano de Cabra. En su construcción se contempla la realización de un total de 10 pequeñas obras de drenaje transversal y dos cruces bajo viaducto para salvar el arroyo Madre Santa (p.k. 0+490 a 0+580) y el río Cabra (p.k. 0+490 a 0+580).

El Eje 4B transcurre completamente en el t.m. de Cabra y consta de una longitud total de 7.886,6 m. Comienza y finaliza en los mismos puntos que el eje 4A y se aleja respecto a éste de las zonas con mayor desarrollo urbanístico. Los principales condicionantes de este eje son la existencia de numerosas edificaciones dispersas. En su construcción se contempla asimismo la realización de un total de 10 pequeñas obras de drenaje transversal y dos cruces bajo viaducto para salvar el arroyo Madre Santa (p.k. 0+500 a 0+585) y el río Cabra (p.k. 5+860 a 6+465).

#### Opción seleccionada:

En base a la metodología y análisis multidisciplinar llevado a cabo en el proyecto, en el que se han tenido en cuenta todos los aspectos territoriales, ambientales, funcionales, económicos, etc., se determina como alternativa óptima para el Estudio Informativo la Alternativa IV, compuesta por los ejes 1B+2+3+4B. Esta alternativa salva el río Cabra por medio de un viaducto de menor longitud, lo que minimiza el coste de la inversión, evitando además, afectar a un mayor número de edificaciones.

Por tanto se escoge la alternativa IV formada por los ejes 1B+2+3+4B.

#### Características geométricas:

- Velocidad de proyecto: 120 km/h.
- Radio mínimo en planta: 700 m.
- Inclinación máxima de la rasante: Rampa 4% y pendiente 5%.
- Acuerdos verticales convexos: Mínimo 15.276.
- Acuerdos verticales cóncavos: Mínimo 6.685.

- Núm. de calzadas: 2x7,00 metros.
- Arcenes mínimos: Exterior 2,50 m e interior 1,00 m.
- Bermas mínimas (exterior e interior): 0,75 m.
- Mediana: Según el estudio técnico-económico se establece su ancho en 8 m.

## ANEXO II

### SÍNTESIS DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Equipo redactor: Euroestudios, Ingenieros de Consulta.

El objeto del Estudio de Impacto Ambiental es el análisis de los efectos ambientales de las distintas opciones de trazado propuestas. Este análisis debe permitir, de una parte, la jerarquización ambiental de las alternativas, y de otra, integrar esta variable como parte del análisis multicriterio (frente a variables económicas, funcionales y territoriales). Asimismo es objeto del Estudio de Impacto Ambiental proponer las medidas correctoras necesarias para evitar o reducir los impactos detectados.

De acuerdo con el análisis multicriterio realizado para los distintos ejes en el Estudio de Impacto Ambiental, la valoración obtenida en del Eje 1B, (178.51) es inferior a la valoración del Eje 1A (184.61), pues la mayor parte de su trazado pasa por una sucesión de llanos y lomas de pendiente inferior al 20% y en menor medida por terrenos tan abruptos como en el Eje 1A.

El eje 2 que obtiene una valoración de 103.61 en este análisis, fundamentalmente por su afección a la zona de protección de la Reserva Natural la Laguna Honda, que a su vez está clasificada como LIC y laguna de importancia perteneciente al Convenio Ramsar.

El Eje 3: Es el eje con mayor valoración ambiental global (274,00), es decir, el que presenta mayor incidencia ambiental. Se le otorga una alta puntuación en contaminación acústica debido a que pasa muy próximo al núcleo urbano de Doña Mencía. Este eje discurre por zonas abruptas de fuertes pendientes que caracterizan el norte de las Sierras Subbéticas, lo que le confiere valores considerables en función de los factores de riesgos geológicos, relieve y edafología. Discurre por suelos semipermeables a permeables, con lo que en este sentido también cuenta con la puntuación más desfavorable. Además, el paso entre el núcleo urbano de Doña Mencía y las Sierras Subbéticas se realiza en una zona de estrechamiento del corredor, lo que le atribuye una alta visibilidad, por lo cual la valoración paisajística para este eje es desfavorable. También se le asigna un elevado valor de afección en lo que al patrimonio se refiere. Por todo ello, no se han planteado dos opciones distintas de trazado dados los condicionantes territoriales existentes en este tramo, y se plantea un trazado que transcurre en su totalidad paralelo y próximo a la carretera existente A-318.

El Eje 4A es el de menor valoración global (94,35), es decir, al que se le atribuye una menor incidencia en el entorno. Alcanza un valor elevado el factor de contaminación acústica porque transcurre cercano al núcleo urbano de Cabra, y también presenta una incidencia destacable sobre el patrimonio arqueológico.

El Eje 4B alcanza un valor ligeramente mayor que el anterior (108,81), siendo el impacto acústico en este eje uno de los valorados más desfavorablemente. En cuanto a la afección al patrimonio, este eje evita la afección a un importante yacimiento que se veía afectado por el eje 4A.

Como resultado del análisis multicriterio de los distintos ejes (1A, 1B y 2 en la provincia de Jaén, y 3, 4A y 4B en la de Córdoba), en el que se han tenido en cuenta factores económicos, funcionales y medioambientales, se han seleccionado unas alternativas globales que se componen de la combinación de dichos ejes, realizándose una valoración global de dichas alternativas. Se ha determinado como alternativa más favorable

desde el punto de vista ambiental la denominada en el estudio Alternativa III, formada por los ejes 1B+2+3+4A. No obstante, al tener en cuenta parámetros económicos, funcionales y territoriales, se determina como alternativa óptima de denominada Alternativa IV, compuesta por los ejes 1B+2+3+4B.

La propuesta de medidas correctoras, basada en las soluciones de trazado finalmente estudiadas, tiene por finalidad la eliminación, reducción o compensación de los impactos ambientales negativos que pudiera ocasionar el desarrollo del proyecto. Se establecen una serie de medidas para el control y prevención de la producción de polvo durante la fase de ejecución de las obras, para el control y prevención de emisión de gases durante la fase de funcionamiento de la vía, para garantizar el confort sonoro, para evitar deslizamientos, para minimizar la superficie afectada en orden a reducir el impacto sobre el relieve, suelo y vegetación; para reducir los volúmenes a vertedero, se contempla el acopio y reposición de tierra vegetal, la protección de las aguas superficiales y subterráneas, etc.

Por último, se propone un programa de vigilancia ambiental, que abarca las distintas fases del proyecto, siendo éstas:

- Controles previos a la ejecución.
- Vigilancia durante la fase de ejecución de las obras.
- Vigilancia de la ejecución de las medidas protectoras y correctoras.
- Vigilancia de la aparición de impactos ambientales.
- Vigilancia en la fase de funcionamiento.

Los trabajos de seguimiento se dirigirán, entre otras cuestiones, a:

- Verificar que el contenido y especificaciones del proyecto se ajustan a las recomendaciones del Estudio de Impacto Ambiental, de forma que las medidas protectoras y correctoras para cada una de las zonas queden contempladas en dicho documento.
- Verificar la incorporación al proyecto constructivo de las medidas y condiciones que se establezcan en la Declaración de Impacto Ambiental.
- Comprobar que las medidas correctoras y protectoras definidas en el proyecto se realizan correctamente.
- Controlar la evolución de los impactos residuales o la aparición de los no previstos y, en su caso, proceder a la definición de unas medidas que permitan su minimización.

Se recoge en la documentación que el seguimiento de los impactos ambientales se realizará sobre aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos significativos. El control se establecerá a través de aquellos parámetros que actúen como indicadores de los niveles de impacto alcanzados, y se efectuará en los lugares y momentos en que actúen las acciones causantes de los mismos.

## ANEXO III

### A L E G A C I O N E S

Posible afección de la Autovía al denominado «Manantial de Marbella».

Los Ayuntamientos de Baena, Zuheros y Luque ponen de manifiesto la posible afección de la Autovía al denominado «Manantial de Marbella», que abastece de agua potable a las poblaciones de Luque y Baena, por lo que solicitan un estudio detallado de dicha afección. Al respecto, propone el Ayuntamiento de Baena el asesoramiento de personal experto en materia de aguas, como el Instituto Geológico y Minero de España, o cualquier otro organismo de reconocida solvencia técnica en esta materia, a fin de garantizar que la intervención proyectada no afectará a las condiciones actuales de explotación del

citado manantial. El Ayuntamiento de Zuheros propone que el trazado de la Autovía en esta zona sea paralelo en la medida de lo posible al actual de la A-318; y el Ayuntamiento de Luque propone un trazado alternativo que no implique ningún riesgo para el manantial.

Se dio traslado de dichas alegaciones a la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, que respondió indicando que en la redacción del correspondiente proyecto constructivo se analizará con detalle la solución constructiva más idónea en la zona de enlace, de forma que se evite cualquier repercusión negativa sobre el actual aprovechamiento hidráulico y se garantice la continuidad de su explotación respetando las condiciones de comodidad, seguridad y funcionalidad necesarias para la autovía.

Continúa en este sentido, que desde el punto de vista del trazado, la solución pasa por disponer de una cartografía adecuada para analizar con detalle si se produce alguna afección sobre la captación y si es así, establecer los ajustes de trazado necesarios: Retranquear el eje ligeramente hacia el sur, elevar la rasante para disminuir el movimiento de tierras, proyectar muros para limitar la afección transversal de la autovía o incluso intentar ajustar más el trazado al corredor de la A-318.

Desde el punto de vista hidrogeológico, la Delegación de Obras Públicas indica que será necesario comprobar que cualquiera de las soluciones que se analicen no incida negativamente sobre la captación existente, definiendo las medidas constructivas necesarias para cumplir este objetivo.

Se indica finalmente que, en la fase de redacción del proyecto constructivo, se aportará a esta Delegación de Medio Ambiente de Córdoba toda la documentación relativa a los ajustes que se realicen sobre la solución propuesta en el estudio informativo, para su comprobación y visto bueno. Estas medidas han sido incluidas en el cuerpo de la presente propuesta de Declaración.

Afección sobre la zona de «La Cantina».

Los Ayuntamientos de Doña Mencía y Zuheros indican que, al paso de la Autovía (tramo 3) por el término municipal de Doña Mencía, se producirá una grave afección sobre la zona de «La Cantina», ya que se contemplan una serie de desmontes, terraplenes y muros de contención de considerable envergadura que supondrán la fractura entre el núcleo de población y la zona de La Cantina (Vía Verde del Aceite, merendero, zona de juegos infantiles, zona de acampada libre y Restaurante La Cantina, P.N. de las Sierras Subbéticas), por lo que la Autovía producirá un gran impacto acústico, paisajístico, social y cultural en la zona. Para minimizar estos impactos el Ayuntamiento de Doña Mencía propone dos soluciones constructivas, siendo una de ellas la creación de un falso túnel de 600 m de longitud que cubra la totalidad del intervalo en cuestión, y una segunda propuesta que consiste en la creación de un falso túnel intercalado con tramo a cielo abierto realizándose un tramo subterráneo de 250 m, otro a cielo abierto de 100 m y un tramo final subterráneo de 250 m.

Para minimizar estos impactos la Delegación Provincial de Obras Públicas y Transportes indica que se están considerando soluciones consistentes en deprimir la autovía y cubrirla parcialmente mediante una plataforma superior amplia con tratamiento paisajístico, zonas peatonales y ajardinadas, que permita tanto visualmente como físicamente la continuidad de espacios situados a ambas márgenes. De esta forma se señala que se pretende conseguir la máxima permeabilidad e integración entre el casco urbano y la zona de esparcimiento, garantizar el acceso rodado a la carretera CO-6203 y el acceso peatonal o ciclista a la zona de la Cantina.

En cualquier caso, dados los condicionantes existentes, la Delegación Provincial de Obras Públicas y Transportes indica

que cualquier solución de este tipo debe analizarse a la escala de proyecto constructivo, aportándose a esta Delegación de Medio Ambiente la documentación correspondiente para su comprobación y visto bueno. Al igual que en el caso anterior, estas medidas han sido incluidas en el cuerpo de la presente propuesta de Declaración.

Ecologistas en Acción.

Ecologistas en Acción también pone de manifiesto que la opción del Eje 3, escogida en el Estudio Informativo afecta a Zona C del Parque Natural de las Sierras Subbéticas, también catalogado como LIC y ZEPA, y que modificará y reducirá los límites del Parque, además de producir un alto impacto visual y paisajístico. En este sentido, la Dirección del Parque Natural de las Sierras Subbéticas ha establecido los condicionantes oportunos y se encuentran integrados en el cuerpo de la presente propuesta de Declaración.

También ponen de manifiesto la afección a la Vía Verde del Aceite, que ya se contempló en apartados anteriores.

RCG y NNG.

RCG y NNG señalan que el impacto ambiental de la opción 4A es menor que el de la 4B, sin mencionar la contaminación acústica de la 4B que no se tiene en cuenta. Sobre este particular, cabe señalar que en el estudio de impacto ambiental se pone de manifiesto la menor incidencia ambiental de la opción 4A frente a la 4B, si bien la diferencia no es muy significativa entre ambas opciones, y las ventajas sobretodo territoriales (menor afección a edificaciones preexistentes) de la 4B la determinan como la opción más favorable. Respecto a la incidencia acústica, el Estudio Acústico aportado el 4 de agosto de 2009 determina la superación en determinadas zonas habitadas de los niveles de inmisión de ruido a consecuencia de la autovía, estableciendo la necesidad de habilitarse en dichas zonas pantallas acústicas que garanticen la no superación de los niveles de ruido establecidos por la normativa vigente, así como un programa de medidas «in situ», que permitan comprobar que las medidas adoptadas han sido las correctas y no se superan los valores límites establecidos.

Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Doña Mencía.

El Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Doña Mencía señala la afección al borde norte del Parque Natural de las Sierras Subbéticas y a la Vía Verde del Aceite, proponiendo el soterramiento de la autovía en este tramo. Estas cuestiones ya están contestadas en apartados anteriores.

CAR.

CAR señala el impacto acústico en la zona de La Cantina, apreciación que ya fue considerada por el Ayuntamiento de Doña Mencía y que ha sido contestada en párrafos precedentes.

Delegación Provincial de la Consejería de Cultura en Córdoba.

La Delegación Provincial de la Consejería de Cultura indica la necesidad de realizar, antes de cualquier movimiento de tierras, una Prospección Arqueológica Superficial.

BGG.

BGG no considera justificada la autovía, e indica que su trazado dificultaría el paso de animales salvajes, alteraciones de ecosistemas, etc. A este respecto cabe señalar que en la presente Propuesta de Declaración se han establecido las medidas oportunas para garantizar los pasos de fauna y la menor afección en la zona más frágil que es el entorno del Parque Natural de las Sierras Subbéticas.