

También podrá extinguirse la vigencia del Convenio por el mutuo acuerdo de las Administraciones intervinientes, así como por decisión unilateral de alguna de ellas cuando se produzca por la otra un incumplimiento grave acreditado de las obligaciones asumidas.

Tanto la formalización del Convenio como cualquiera de los supuestos de su extinción serán objeto de publicación en el «Boletín Oficial del Estado», en el «Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz» y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Arcos de la Frontera.

Séptima.—Las dudas y controversias que puedan surgir en la interpretación y aplicación de este Convenio serán resueltas, con carácter ejecutivo, por el Ministro de Administraciones Públicas.

En todo caso, dichas resoluciones serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

El Ministro de Administraciones Públicas, Ángel Acebes Paniagua.—El Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Arcos de la Frontera, Juan Manuel Armario Vázquez.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

1160

*RESOLUCIÓN de 3 de noviembre de 1999, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de ampliación de la autovía de circunvalación de Valencia (A-7), puntos kilométricos 480 al 509, tramo: Puzol-Intersección con la autovía A-3. Acondicionamiento y mejora de la capacidad, construcción de un tercer carril en ambos sentidos de circulación (Valencia), de la Dirección General de Carreteras.*

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

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente formular las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El presente proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Directiva 97/11/CE del Consejo de 3 de marzo de 1997 (concretamente a los especificados en el epígrafe 13 del mismo, «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en el anexo I o en el anexo II»), para los cuales el sometimiento a una evaluación de impacto ambiental será preciso cuando los estados miembros consideren que sus características así lo exigen.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 15 de mayo de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, una Memoria-resumen del proyecto, con objeto de que se comunicara la necesidad o no de proseguir el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos sobre el impacto ambiental del proyecto, con objeto de determinar si de la realización del mismo cabe esperar efectos ambientales adversos significativos que hiciera necesario llevar a cabo el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo.

Examinada la documentación recibida, esta Secretaría General de Medio Ambiente considera que como resultado de la ejecución del proyecto consistente en la construcción de un tercer carril, en ambos sentidos,

en la autovía de circunvalación de Valencia (A-7), entre los puntos kilométricos 480 al 509, y la redefinición de algunos de los enlaces, no se observa la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que precisen un proceso reglado de evaluación de impacto ambiental. No obstante, la ejecución y explotación del proyecto generará efectos ambientales adversos para los cuales el promotor deberá definir y ejecutar medidas mitigadoras.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, resuelve excluir del procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de ampliación de la autovía de circunvalación de Valencia (A-7), puntos kilométricos 480 al 509, tramo: Puzol-intersección con la autovía A-3, acondicionamiento y mejora de la capacidad, construcción de un tercer carril en ambos sentidos de circulación (Valencia), de la Dirección General de Carreteras, debiendo cumplirse en su ejecución y explotación las siguientes condiciones:

### 1. Protección del patrimonio cultural

En el punto kilométrico 481,730 aproximadamente, donde el trazado de la autovía de circunvalación actual discurre en desmonte, el proyecto de construcción desarrollará la ampliación prevista de tal forma que no se actúe nuevamente sobre el talud del margen izquierdo, en cuya cabecera se encuentra el Molino de Viento situado en el «Tossal del Molí», en el término municipal de Puçol.

En coordinación con la Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalidad Valenciana se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación de la autovía y de las superficies destinadas a acoger vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares. En su caso, la memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción.

Además, el proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

### 2. Contaminación acústica

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación. Dicho estudio incluirá los resultados de las campañas de mediciones realizadas sobre la autovía actual y considerará la existencia de las pantallas acústicas actuales. El citado estudio determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección acústica, redimensionar las actuales y, en su caso, las características de dichas medidas.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autovía serán los siguientes, medidos a dos metros de las fachadas, y para cualquier altura, de las edificaciones.

Zonas residenciales:

Leq (7 h. — 23 h.) menor que 65 dB (A).

Leq (23 h. — 7 h.) menor que 55 dB (A).

Zona industrial, comercial o empresarial:

Leq (7 h. — 23 h.) menor que 75 dB (A).

Leq (23 h. — 7 h.) menor que 75 dB (A).

En cuanto a zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a la que estén destinadas no sufra alteraciones por motivos acústicos.

En el caso de adoptarse medidas de protección acústica, estas deberán estar detalladas y valoradas, especificando en cada caso la disminución de inmisión acústica prevista. Las medidas de protección acústica quedarán instaladas previamente a la emisión del Acta de recepción de la obra.

El Programa de Vigilancia Ambiental incorporará una campaña de mediciones con una periodicidad de las mediciones y unos puntos de muestreo, que permita decidir sobre la eficacia de las medidas correctoras aplicadas y sobre la bondad del método de predicción acústica aplicado por el proyecto de construcción.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de revisión de las medidas mitigadoras realizadas.

### 3. Localización de canteras, préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

El proyecto de construcción incluirá la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, a una escala de detalle no menor de 1:10.000. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

En el caso de que el proyecto de construcción decida algún emplazamiento de préstamos o canteras y/o vertederos de inertes sin la debida autorización ambiental de la Generalidad Valenciana, dichas instalaciones deberán someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con la legislación autonómica.

### 4. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

El proyecto de construcción incluirá un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, 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.

El citado proyecto considerará las peculiaridades ambientales del entorno donde se inserta la actuación atendiendo a su carácter rural-agrícola. El proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: Préstamos, vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, viario de acceso a la obra, desmontes y terraplenes.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la zona de dominio público y servidumbre de la autovía.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía; asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

### 5. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas.

En el programa se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

#### a) Antes del inicio de las obras:

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra.

#### b) Comunicación del Acta de comprobación del replanteo.

#### c) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 4.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

d) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 4.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos del presente condicionado ambiental.

### 6. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que este condicionado ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 1.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 2.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 3.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 4.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 5.

### 7. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en estas Condiciones, figurarán con Memoria, Planos, Pliego de Prescripciones y Presupuesto en el Proyecto. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

Madrid, 3 de noviembre de 1999.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

## ANEXO

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

| Relación de consultados  | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| Dirección General de Conservación de la Naturaleza                                 | —                    |
| Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalidad Valenciana       | X                    |
| Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalidad Valenciana            | X                    |
| Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.                         | X                    |
| Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalidad Valenciana | X                    |

La Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación indica que el proyecto no afecta a actuaciones de esa Consejería. Recomienda que se considere la ocurrencia de lluvias torrenciales y la alteración del paisaje.

La Consejería de Cultura, Educación y Ciencia indica que el proyecto afecta a un Molino de Viento situado en el «Tossal del Molí», en el término municipal de Puol, que se encuentra incluido en el Inventario de Bienes Etnológicos de la Comunidad Valenciana.

La Consejería de Medio Ambiente indica que la actuación se sitúa en un entorno muy antropizado en el que no se conocen a priori valores naturales dignos de especial protección. Propone que en la restauración paisajística se respete el entorno agrícola y rural y se desestime el uso de especies exóticas. Indica determinados aspectos a considerar por el proyecto respecto a integración paisajística de taludes, prospecciones arqueológicas, afecciones acústicas y permeabilidad transversal. Expone que en el caso de no utilizarse préstamos o canteras en explotación y/o vertederos de inertes debidamente legalizados, dichas instalaciones deberán someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con la legislación autonómica. Finalmente concluye indicando que, habida cuenta del escaso valor ambiental de los terrenos afectados por las obras y la posibilidad de establecer medidas correctoras, emite informe favorable.

La misma Consejería de Medio Ambiente remite escrito presentado por don Vicente Riera Balbastre en el que expone la afección acústica que causará el proyecto sobre una casa situada en el término municipal de Manises.

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes expone que el método de ejecución previsto para el proyecto garantiza un nivel muy reducido de afecciones. Considera que esto, unido a que el trazado se proyecta, salvo en algún caso puntual, aprovechando el dominio público de la autovía, hace innecesario el sometimiento del proyecto a Evaluación de Impacto Ambiental.

## 1161

*RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 1999, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado y documento complementario al proyecto de trazado de la conexión de la carretera N-232 de Vinaroz a Santander con la autopista A-68 de Bilbao a Zaragoza. Tramo: Casetas (Zaragoza), de la Dirección General de Carreteras.*

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

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 21 de enero de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del tramo de conexión de la carretera N-232 con la autopista A-68 en el término municipal de Utebo, con objeto de iniciar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 8 de julio de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto de trazado, un documento complementario de dicho proyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 6 de noviembre de 1998, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza» de fecha 9 de noviembre de 1998, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de abril de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental del mismo, el documento complementario del proyecto de trazado (que incluye un anexo de ordenación ecológica, estética y paisajística) y el resultado de la Información Pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del Proyecto de Trazado y de su documento complementario.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental y del anexo de ordenación ecológica, estética y paisajística, así como las consideraciones que sobre los mismos realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado conexión de la carretera N-232 de Vinaroz a Santander con la autopista A-68 de Bilbao a Zaragoza. Tramo: Casetas (Zaragoza).

### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Del análisis de la documentación remitida por el promotor, complementada con la visita a la zona de proyecto, se deduce que ninguna de las tres alternativas consideradas en el proyecto de trazado y en el documento complementario del proyecto de trazado produce afecciones significativas sobre el medio ambiente. La alternativa noroeste afecta a suelo calificado como urbanizable en el planeamiento urbanístico vigente de Utebo, y la alternativa Sureste tiene mayor longitud y produce una mayor ocupación de suelo y una mayor afección a terrenos de cultivo y a vegetación.

En consecuencia, la Dirección General de Carreteras, como órgano promotor del proyecto, para realizar cualquiera de las tres soluciones noroeste, centro o sureste, deberá cumplir las medidas preventivas y correctoras del estudio de impacto ambiental en lo que no se oponga al contenido de la presente declaración y, además, las siguientes condiciones:

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

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación y a los cultivos. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior del suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. En el proyecto constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

Las instalaciones auxiliares, tales como parque de maquinaria, almacén de materiales, instalaciones provisionales de obra y planta de aglomerado asfáltico, se situarán en zonas donde los suelos no tengan especial valor, evitándose su ubicación en las zonas de cultivos y superficies arboladas.

#### 2. Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, especialmente en el entorno de las vías origen y final del proyecto y en las factorías y polígonos industriales de las cercanías, así como en las viviendas diseminadas próximas a la traza. El citado estudio determinará la necesidad de desarrollar las medidas de protección acústica