

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO**

- 1301** *Resolución de 22 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Trazado autovía acceso norte al aeropuerto de Málaga. Tramo: enlace de la nueva ronda de circunvalación oeste de Málaga-aeropuerto de Málaga, términos municipales de Málaga y Alhaurín de la Torre.*

El proyecto al que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en apartado a.1) del Grupo 6, del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008 citado.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la construcción de una autovía de acceso por el norte al aeropuerto de Málaga, con una longitud de 1,6 km, a fin de solventar la gran demanda de tráfico que genera el aeropuerto, que se está ampliando en estos momentos con una nueva pista, ampliación de la terminal, aparcamientos, etc.

El trazado del nuevo acceso tiene su origen en el enlace de la Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga con la carretera autonómica A-7052, y finaliza en el límite del Sistema General del Aeropuerto de Málaga (entre el núcleo de Zapata y la cabecera norte de la pista actual) y discurre por los términos municipales de Alhaurín de la Torre y Málaga, en la provincia de Málaga, Comunidad Autónoma de Andalucía.

Para definir el proyecto se plantearon 4 alternativas de trazado desde la Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga. El trazado de las mismas estaba condicionado por el desarrollo de diferentes infraestructuras en el entorno.

Todas las alternativas planteadas tienen características geométricas de trazado en planta y alzado muy similares y la afección a servicios es prácticamente la misma.

A continuación se exponen las características que definen a cada alternativa:

	Origen	Cruces	Situación respecto al encauzamiento de los arroyos bienquerido y ciriano
Alternativa 1.	Enlace Ronda oeste / A-7052.	Encauzamiento arroyo Bienquerido (tramo inicial). Glorieta conexión Vial distribuidor/Ronda Oeste (tramo inicial). Encauzamiento arroyo Ciriano (tramo inicial)	Margen Este.
Alternativa 2.	Enlace Ronda oeste / A-7052.	Vial distribuidor (tramo final). Encauzamiento arroyos Bienquerido y Ciriano (tramo final).	Margen Oeste.
Alternativa 3.	Enlace con Ronda Oeste 350 m al norte del previsto para las alternativas 1 y 2.	Vial distribuidor (tramo final). Encauzamiento arroyos Bienquerido y Ciriano (tramo final).	Margen Oeste.
Alternativa 4.	Enlace con Ronda Oeste 350 m al norte del previsto para las alternativas 1 y 2.	Vial distribuidor (tramo final). Encauzamiento arroyos Bienquerido y Ciriano (tramo final).	Margen Este.

Tras los contactos mantenidos con AENA se determinó la compatibilidad de las alternativas 1 y 4 con la operatividad del aeropuerto y la incompatibilidad con las alternativas 2 y 3. Por otra parte la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía considera inviable la alternativa 2 por su afección al patrimonio cultural. Por todo ello y dada además la proximidad de las alternativas 2 y 3 al núcleo urbano de Zapata sólo han analizado y comparado las alternativas 1 y 4.

La alternativa 1 presenta, sobre la alternativa 4, la ventaja de concentrar en un único punto la conexión con la Nueva Ronda de Circunvalación Oeste. Además, los cruces sobre el vial distribuidor y el futuro encauzamiento se efectuarían con menor inclinación, por lo que la complejidad de las estructuras necesarias sería menor y lo serían en consecuencia los impactos generados.

Del análisis y comparación de los impactos generados por estas alternativas se concluye que la alternativa 1 es la opción más favorable desde un punto de vista ambiental.

El proyecto, en la alternativa 1 propuesta, consiste en una autovía con velocidad de proyecto de 80 km/h. La calzada izquierda (hacia la Ronda Oeste) tendrá 2 carriles y la derecha (sentido aeropuerto) 3 carriles, de 3,50 m de anchura. Ambas se disponen con arcenes exteriores de 2,50 m, interiores de 1,00 m y bermas exteriores de 1,00 m. La anchura de la mediana será de 2 m entre bordes de arcén con barrera de seguridad rígida de hormigón. Se proyectan dos conexiones, una con la glorieta de enlace de la Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga con la carretera autonómica A-7052 a Alhaurín de la Torre y otra, al final, con el acceso al aeropuerto y a la urbanización norte del aeropuerto.

El proyecto incluye los siguientes elementos:

Tronco de la autovía, con una longitud de 1.650 m. Se proyectan en él dos estructuras: una de 52 m de longitud sobre el arroyo Bienquerido encauzado y otra de 425 m de longitud sobre la glorieta del Vial Distribuidor Oeste de Málaga y sobre el arroyo Ciriano encauzado.

Reposición de la carretera A-7051, con una longitud de 886 m y una estructura de 232 m de longitud sobre el tronco de la autovía, los arroyos Bienquerido y Ciriano encauzados y el Vial Distribuidor Oeste de Málaga.

Desvío y encauzamiento del arroyo Bienquerido (continuación del tramo en ejecución) en una longitud de 678 m.

Reposición de 3 caminos agrícolas y de servicio con una longitud total de unos 342 m.

En relación con el balance de tierras, se obtiene un volumen de excavación de 96.782 m³, un volumen de núcleo de terraplén de 61.299 m³ y un volumen de relleno en saneos de 69.288 m³.

Serán precisos préstamos para el núcleo del terraplén y para el relleno de saneos, en total unos 138.000 m³, además de los necesarios para las capas del firme procedentes de canteras.

Habrà un excedente de tierras a vertedero de unos 142.778 m³ procedente de las tierras no utilizables en el núcleo del terraplén, procedentes prácticamente en su totalidad de la excavación para el saneo del terreno y del excedente de tierra vegetal.

2. Elementos ambientales más significativos del entorno del proyecto.

El trazado de la autovía discurre próximo al futuro encauzamiento del arroyo Bienquerido, en fase de ejecución en la actualidad, en el valle del río Guadalhorce. En el entorno de la zona de estudio se encuentra el Sistema Acuífero del Bajo Guadalhorce, identificado por el Instituto Geológico Minero como acuífero nº 37 «Dentrítico de Málaga».

En el ámbito de influencia directa del proyecto no existe ningún espacio natural protegido por legislación estatal, autonómica o europea, dado que el espacio protegido por la RENPA «Paraje Natural de la desembocadura del Guadalhorce» se encuentra aproximadamente a 4 km del trazado previsto.

La zona de afección del proyecto se encuentra situada en la comarca agraria denominada «Regadíos del Guadalhorce», considerada por el Plan Especial de Protección del Medio Físico de Málaga como Paisaje Agrario Singular. Se trata de un paisaje muy antropizado y ordenado.

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 16 de febrero de 2006 tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, el documento inicial del proyecto «Acceso norte al aeropuerto de Málaga desde la nueva ronda de circunvalación oeste de Málaga, T.M. Málaga».

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. El 3 de mayo de 2006 se inició el periodo de consultas. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados y los que han respondido.

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente	–
Dirección General de la Cuenca Mediterránea Andaluza	–
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía	X
Dirección General de Bienes Culturales. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía . . .	X
Ayuntamiento de Málaga	X
Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre (Málaga)	–
A.D.E.N.A.	–
Ecologistas en Acción	–
S.E.O.	–
GREENPEACE	–

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones recibidas son los siguientes:

Contaminación acústica. Es imprescindible la presentación de un estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía (Decreto 326/2003), tal y

como indica La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Fauna. La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental considera que el estudio de impacto ambiental deberá incluir un análisis de la afección del proyecto sobre la fauna (y sus hábitats asociados) presente en el entorno del río Guadalorce y en el Paraje Natural Desembocadura del Guadalorce.

Generación de residuos. Según establece la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, deberán determinarse los volúmenes de los materiales sobrantes de excavación, los escombros de demolición y los materiales de excavación con aditivos que se generarán durante la fase de ejecución de las obras. Del mismo modo, se deberán especificar las características de dichos materiales y determinar las zonas de depósito y la restauración de las mismas.

Patrimonio cultural. La Delegación Provincial en Málaga de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía informa de la presencia en la zona de actuación del yacimiento arqueológico «Fortaleza Romana de Campanillas», que podría verse afectado directamente por la ejecución de las obras de acceso. Propone una serie de medidas preventivas, entre las que se incluye la realización de una prospección arqueológica previa en toda la zona afectada por la traza definitiva.

Coincidencia con otros proyectos. Desde la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento de Málaga se informa que la autovía de acceso se desarrollará entre la Segunda Ronda de Circunvalación Oeste y el Plan Director de la ampliación del aeropuerto, que ya disponen de sus correspondientes Declaraciones de Impacto Ambiental. Se señala también que el trazado previsto discurre paralelo al del Vial Metropolitano Distrito Oeste y al del encauzamiento del arroyo Bienquerido, que también han realizado sus correspondientes tramitaciones ambientales.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor con fecha 13 de septiembre de 2006. Se enviaron posteriormente las consultas recibidas de la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía en Málaga y de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

En el traslado de consultas, además de aludir al contenido específico determinado por el Real Decreto 1131/1998 de 30 de septiembre por el que se aprueba del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental; se indica que el estudio de impacto ambiental debe referirse al proyecto completo (espacial y temporalmente), incluyendo las instalaciones asociadas, origen y destino de los materiales, instalaciones temporales y los aspectos de la fase de construcción y funcionamiento que pudieran tener repercusiones en el medio ambiente.

En el traslado de la respuesta (fuera de plazo) de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental se destaca la necesidad de que el estudio de impacto ambiental incorpore las observaciones referentes a contaminación acústica, riesgos ambientales, análisis de vertidos y residuos, y posibles afecciones al Paraje Natural Desembocadura del Guadalorce.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental

a) Información pública. Resultado. Con la publicación en el Boletín Oficial del Estado número 113, de 9 de mayo de 2008, la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental sometió a trámite de información pública el Proyecto de Trazado, que incluye el estudio de impacto ambiental, de la autovía acceso norte al Aeropuerto de Málaga. Tramo: enlace de la nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga-Aeropuerto de Málaga.

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de trece alegaciones correspondientes a las empresas Malaka de Prefabricados S.L., Parking Sur

Car S.L., y ROCESAN S. A. y las diez restantes a particulares, de las cuales seis coinciden en su contenido.

Las alegaciones no contienen aspectos ambientales; se refieren a límites de parcelas, accesos, subsanación de titularidad de las fincas, ocupación temporal o de expropiación, etc. El promotor contesta a ello garantizando la servidumbre de paso para el acceso a todas las parcelas y respecto a los errores de titularidad de fincas se procederá a la subsanación de los mismos en el expediente de expropiación.

b) Consultas a administraciones afectadas. Resultado. En cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, la Dirección General de Carreteras, consultó a las distintas administraciones públicas afectadas.

Se ha obtenido respuesta de las siguientes administraciones: Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento; Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Defensa; Dirección General de Bienes Culturales y Delegación Provincial en Málaga de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía; Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento de Málaga; Área de Medio Ambiente y Articulación Territorial de la Diputación Provincial de Málaga.

Se resumen a continuación los aspectos más relevantes de los informes emitidos:

Patrimonio cultural. La Delegación Provincial en Málaga de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía informa de la presencia de la «Acequia en acueducto del Cortijo Tabico» susceptible de ser afectada indirectamente por la realización del proyecto, dada su situación a menos de 100 m de los límites del mismo. Para la protección del patrimonio cultural recomienda la adopción de las medidas preventivas básicas:

Control arqueológico de los movimientos de tierra.

Solicitud de las autorizaciones de actividades arqueológicas ligadas a la ejecución del proyecto.

Respeto «in situ» del elemento identificado y de su entorno próximo.

Realización de trabajo de campo intensivo durante la ejecución del proyecto y notificación de cualquier hallazgo etnográfico.

Respeto de las delimitaciones y comunicación de cualquier cambio a la Delegación Provincial en Málaga de la Consejería de Cultura.

Interferencia con planes de urbanismo. Desde la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento de Málaga se solicita que en el proyecto de construcción, la reposición de la carretera A-7051 y el diseño de la Estructura E-3 (paso superior en el p.k. 1+000 de la citada A-7051) se hagan de acuerdo con el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) del Ayuntamiento de Málaga.

Coincidencia con otras infraestructuras. La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento informa de que se encuentra en fase de redacción un nuevo acceso en alta velocidad al aeropuerto de Málaga, desde la línea AVE Córdoba-Málaga, por lo que insta a coordinar ambas actividades.

Tanto la Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Defensa como la Diputación Provincial de Málaga descartan cualquier afección del proyecto sobre las infraestructuras objeto de sus competencias.

Obras de desagüe del saneamiento y obras de drenaje: La Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento de Málaga propone la instalación, a la altura del p.k. 0+980 del acceso norte al aeropuerto, de colectores de aguas residuales y colectores de desagües de pluviales así como el mantenimiento del drenaje transversal en la reposición de la carretera A-7051 para el paso del antiguo cauce del arroyo Bienquerido.

c) Modificaciones introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración.

El promotor, la Dirección General de Carreteras, da respuesta a cada informe y alegación recibida y como resultado de la información pública recomienda incluir en el proyecto de construcción los siguientes puntos:

Ajustar el trazado de la reposición de la carretera A-7051 a las previsiones del PGOU de Málaga en revisión, siempre y cuando AENA emita informe favorable a la modificación de trazado planteada y se reciba con anterioridad a la redacción del proyecto de construcción.

Instalación de dos obras de fábrica transversales para colectores de aguas residuales y pluviales siempre y cuando el Ayuntamiento de Málaga facilite los datos técnicos de ambos cruces y éstos sean compatibles con el trazado de la autovía y se reciban con anterioridad a la redacción del proyecto de construcción.

Adopción de todas las medidas solicitadas por la Delegación Provincial en Málaga de la Consejería de Cultura.

Determinación de las zonas de préstamos y vertederos, únicamente con carácter informativo, sin expropiarse ni ocuparse temporalmente de acuerdo a la Orden Circular 22/07 «Sobre instrucciones complementarias para la tramitación de proyectos» de 12 de diciembre de 2007. En este sentido, no procede ni la ocupación temporal, ni la expropiación de las parcela propuestas en el Proyecto de Trazado como préstamos o vertederos.

Restitución de todos los servicios afectados por la ejecución de la nueva autovía.

El proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública y las consultas a administraciones ambientales afectadas tuvieron entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 19 de septiembre de 2008 a efectos de proceder a la declaración de impacto ambiental.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Principales impactos de la alternativa elegida. Según el estudio de impacto ambiental, los principales efectos ambientales del proyecto generados como consecuencia de las actuaciones destinadas a la construcción de la autovía y las medidas propuestas para su corrección son, en síntesis, los siguientes:

Contaminación acústica. Como resultado del estudio acústico realizado se han identificado las zonas donde se superarán los valores de ruido permitidos. Para alcanzar los objetivos de calidad acústica durante la fase de explotación se prevé la instalación de 6.215 m² de pantallas metálicas absorbentes dispuestas según se expone en el estudio impacto ambiental.

Hidrología. Como principal medida correctora sobre los cursos de agua afectados por el trazado, y para las alteraciones de la escorrentía superficial se diseñarán, en fase de proyecto de construcción, sistemas de drenaje transversal de luz adecuada y se construirán estructuras que aseguren la continuidad de los cauces interrumpidos.

Por otra parte, en el estudio de impacto ambiental se informa de que la rasante del trazado se ha diseñado por encima del terreno natural para evitar problemas de drenaje en una zona muy próxima al río Guadalhorce y con el nivel freático a poca profundidad (4 a 5 m aproximadamente).

Como medidas para proteger la calidad de las aguas se instalarán balsas de decantación, se colocarán barreras de retención de sedimentos en el entorno del arroyo Bienquerido y se establecerá un completo sistema de gestión de residuos.

Patrimonio cultural. Tras el resultado de la prospección arqueológica no se aprecian impactos sobre elementos aislados ni zonas arqueológicas, no obstante se propone la adopción de una serie de medidas preventivas entre las que se incluyen la prospección arqueológica de las zonas que finalmente se designen como préstamos y vertederos, el jalonamiento de la zona de ocupación de las obras y el seguimiento arqueológico durante las obras.

Préstamos y vertederos. La práctica totalidad del trazado propuesto discurre sobre la cota actual del terreno por lo que el balance de tierras será deficitario siendo necesario aportar materiales procedentes de préstamo. También serán necesarios vertederos para ubicar el material procedente de saneo.

Para la localización de zonas auxiliares, préstamos y vertederos se ha elaborado una cartografía de zonas de exclusión teniendo en cuenta los valores ambientales y patrimoniales que se deben conservar. Se proponen tres zonas de préstamo situadas a una distancia del

trazado de entre 5 y 15 km, de las cuales se selecciona finalmente una de ellas, situada a unos 19 km del trazado, la denominada «El Berrocal». Las zonas de préstamo seleccionadas se reutilizarán posteriormente como vertederos con una serie de prescripciones definidas en el estudio de impacto ambiental, para finalmente proceder a su restauración ambiental.

5. Condiciones al proyecto: medidas preventivas y correctoras.

Para el desarrollo de la Alternativa 1 propuesta por el promotor tras el proceso de información pública, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto de construcción los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 Protección atmosférica. El proyecto discurre próximo a núcleos urbanos, como el de Zapata, a algunas edificaciones aisladas, a instalaciones industriales, a importantes áreas con equipamientos, como el aeropuerto de Málaga, y a carreteras con altas intensidades de tráfico. Por ello, se adoptarán las medidas adecuadas (riegos, dispositivos de disipación de polvo, forma de transporte en obra, etc.) para evitar en lo posible las molestias que el polvo generado durante la ejecución de las obras pudiera producir a la población en las proximidades de las edificaciones y zonas urbanizadas por las que discurre el trazado y a los usuarios de las vías de transporte próximas.

5.2 Protección contra el ruido y las vibraciones. El estudio de impacto ambiental desarrolla un modelo acústico con una valoración de los impactos y una propuesta de medidas correctoras (pantallas acústicas). Como en él se indica, los cálculos únicamente deberán tenerse en cuenta para comparar alternativas, ya que la escala de trabajo no es suficientemente detallada. Por ello, como parte del proyecto de construcción se realizará un estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan: el Real Decreto 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. El estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. En él se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras existentes y previstas en la zona (autovía, vial distribuidor, aeropuerto, autopista, carreteras, calles, caminos, etc.), determinándose los niveles de ruido existentes actualmente y la variación en los mismos que producirá la carretera proyectada.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección, del tipo de pantallas acústicas absorbentes, caballones de tierra u otras, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas, en las zonas donde sean necesarias se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje.

En el estudio acústico del estudio de impacto ambiental se prevé la necesidad de pantallas en diversas zonas, pero en el mismo no se han tenido en cuenta otras infraestructuras como el Vial Metropolitano Distribuidor Oeste de Málaga, por lo que no tiene sentido el disponer pantallas en la margen izquierda (oeste) de la autovía en buena parte de su trazado, tal como se han previsto. En cualquier caso las medidas de protección, para que sean eficaces, deberán coordinarse con las de las otras infraestructuras de la zona.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los establecidos en el citado Real Decreto 1367/2007 por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, en especial los de su Anexo III, aplicable a nuevas infraestructuras viarias.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, y se medirán a dos metros de las fachadas y a una altura de 4 m.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Además de los niveles anteriores, se cumplirá lo establecido en la legislación sobre ruido de la Junta de Andalucía (Decreto 326/2003 por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica) y en su caso, en las ordenanzas municipales de los ayuntamientos de Málaga y Alahurín de la Torre.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, en todas sus facetas, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbano en la actualidad.

5.3 Zonas de préstamos, vertedero e instalaciones auxiliares. Casi todo el trazado discurre sobre la cota actual del terreno por lo que el balance de tierras es deficitario, siendo necesario adoptar materiales procedentes de préstamos. También serán necesarios vertederos para el material de excavación procedente de los saneos.

Vertederos. La Alternativa 1 propuesta, presenta un volumen de tierras sobrantes de 142.778 m³ que deberán ir a vertedero. Este volumen procede prácticamente en su totalidad de la excavación para el saneo del terreno y del excedente de tierra vegetal. En el proyecto de trazado y en el estudio de impacto ambiental se proponen como vertederos, las zonas de las que previamente se han obtenido los préstamos.

Por tanto, las tierras sobrantes de la excavación sólo podrán tener como destino la restauración de las zonas utilizadas para préstamos. Asimismo se podrá verter en canteras fuera de uso o en zonas de canteras activas ya explotadas, para la restauración de las mismas.

Préstamos. Según el proyecto de trazado son necesarios unos 138.000 m³ de materiales de préstamos, además de los procedentes de canteras para las capas del firme. En el proyecto de trazado y en el estudio de impacto ambiental se proponen tres zonas para préstamos situadas a distancias de entre 8 y 20 km del trazado. De ellas se selecciona el préstamo 1 «El Berrocal», por la calidad del material y por la posibilidad de ampliar la explotación si fuese necesario, a pesar de encontrarse a mayor distancia –unos 19 km– que las otras dos zonas. El volumen estimado de reservas de este préstamo supera los 300.000 m³. Si se utilizase esta zona para préstamo, deberá restaurarse con los materiales sobrantes de la excavación, devolviendo el terreno a su relieve original.

El resto de materiales necesarios han de provenir de canteras, que deberán estar autorizadas y con planes de restauración aprobados. Cualquier otra zona de préstamos, aparte de la que se propone en el proyecto, requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente: Real Decreto legislativo 1/2008, texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Zonas de instalaciones auxiliares. En el proyecto de trazado se prevén una serie de zonas para las instalaciones auxiliares de obra y para los acopios de tierra vegetal. Las parcelas previstas, que serán objeto de ocupación temporal, se sitúan aproximadamente en los pp.kk. 0+150, margen derecha; 0+150, margen izquierda y 0+900 margen derecha. Estas zonas se consideran adecuadas por su proximidad al trazado y por las características del terreno y su uso actual.

Zonas de exclusión de préstamos, instalaciones auxiliares, acopios provisionales y caminos de acceso a obra. En el estudio de impacto ambiental figura una cartografía de zonas de exclusión a escala 1:2.500. Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores de esta condición, en el proyecto de construcción se incluirá una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, caminos de obra, acopios provisionales e instalaciones auxiliares, considerando como criterios prioritarios de

exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos y arroyos, espacios de la Red Natura 2000 y hábitats naturales de interés comunitario, proximidad a núcleos urbanos (300 m), zonas de interés arqueológico, zonas con vegetación arbórea y vegetación natural, y zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

5.4 Protección de ríos y cursos de agua. La traza de la autovía cruza los arroyos Bienquerido y Ciriano. Actualmente se encuentran en fase de ejecución las obras de encauzamiento de ambos arroyos, de las cuales, la del arroyo Bienquerido discurre en paralelo al trazado de la autovía de acceso al aeropuerto por su margen izquierda (al oeste de la misma). El proyecto contempla el desvío y encauzamiento del arroyo Bienquerido en el origen, como continuación de las obras en ejecución, en una longitud de unos 678 m.

El proyecto de construcción deberá definir con detalle las actuaciones necesarias en el cauce, así como las medidas tendentes a minimizar la afección y a restablecer las condiciones originales. Sin perjuicio de que el proyecto se lleve a cabo teniendo en cuenta el encauzamiento de los arroyos en ejecución con el que va a conectar, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

Se buscarán formas irregulares, intentando adaptar el cauce a la realidad física existente y se restituirá la granulometría original del lecho. Se evitarán las canalizaciones rígidas y lineales que no permitan la recuperación ecológica de los cauces. Caso de ser necesario el refuerzo de las orillas, se estudiará la posibilidad de hacerlo mediante entramados vegetales. Se revegetarán ambos márgenes con especies autóctonas propias de las zonas por las que discurren. Si se utilizan escolleras, se revegetarán íntegramente al objeto de optimizar su integración paisajística. Caso de ser necesaria la utilización de muros, éstos deberán ser muros verdes.

Durante las obras se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras de la zona de obras a los cauces del entorno, mediante barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

5.5 Medidas de protección del patrimonio cultural. Como parte del estudio de impacto ambiental, se ha realizado una prospección arqueológica intensiva del trazado, en una banda de 200 m (100 m a cada lado del eje) de las 4 alternativas consideradas en la fase previa. Esta prospección consistió en un recorrido detallado de la zona mencionada observando detenidamente los terrenos y las secciones ocasionales expuestas en la zona de prospección (zanjas, desmontes, barrancos, ...). Como resultado de la misma se deduce que no hay afecciones al patrimonio arqueológico, siendo nulo el impacto sobre el mismo.

En la fase de ejecución se adoptarán las siguientes medidas:

Se realizará un control arqueológico por un equipo de arqueólogos de los movimientos de tierras, desbroces, preparación del terreno, etc.,

Se realizarán prospecciones arqueológicas en caso de ocupación de zonas no previstas.

En caso de cualquier hallazgo arqueológico se comunicará a la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, que determinará las actuaciones a llevar a cabo.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el cual se definen los aspectos objeto de vigilancia, los indicadores de seguimiento, los criterios para su aplicación, así como el contenido y frecuencia de los informes resultantes.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la

presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Antes de la aprobación del proyecto de construcción, el promotor, La Dirección General de Carreteras, remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, órgano ambiental del proyecto, un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

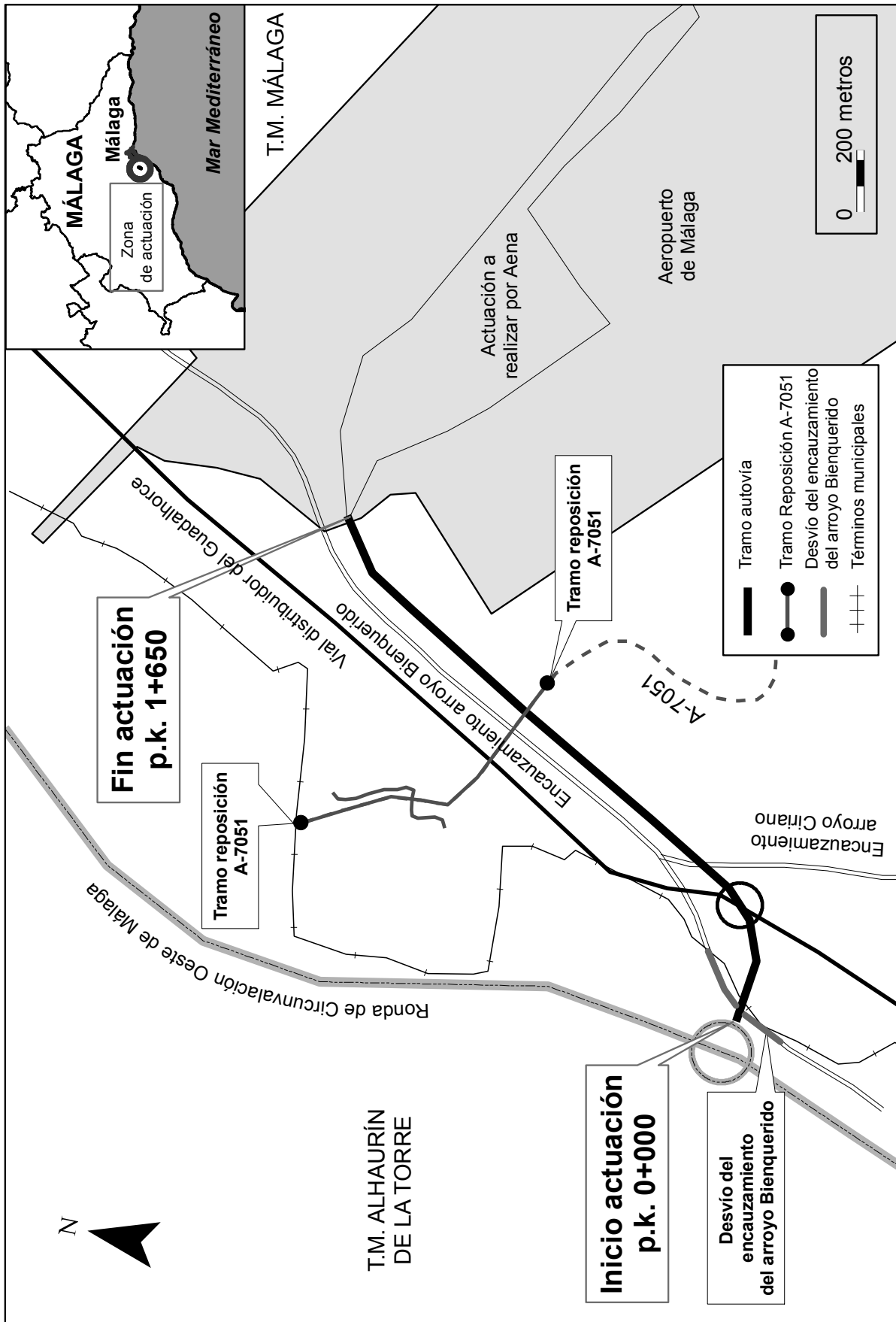
En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras, que sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Además, el promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del BOE en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto autovía acceso norte al Aeropuerto de Málaga. Tramo: enlace de la nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga-Aeropuerto de Málaga, términos municipales de Málaga y Alhaurín de la Torre concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 1 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 22 de diciembre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2009-1301