

se somete el expediente al titular de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente para su aprobación definitiva, el expediente administrativo, los informes y demás legislación de aplicación,

DISPONGO:

Primero.- Aprobar definitivamente, de acuerdo con el artículo 43.a) del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, sobre Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, la modificación puntual del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.

Segundo.- La presente Orden deberá ser notificada al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y al Cabildo Insular de Gran Canaria y se publicará en el Boletín Oficial de Canarias.

Contra el presente acto, que pone fin a la vía administrativa, cabe interponer potestativamente recurso de reposición ante este mismo órgano en el plazo de un mes desde la fecha en que se practique su notificación, salvo que se trate de una Administración Pública, en cuyo caso será de aplicación lo establecido en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Contra la desestimación presunta del recurso de reposición, que se producirá transcurrido un mes desde su interposición sin que se haya notificado la resolución del mismo, cabe interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo indicado en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias.

Si no se interpusiera recurso de reposición en plazo, cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de notificación del presente acto administrativo.

Todo ello de conformidad con lo dispuesto en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en su redacción modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, y en el artículo 234 de la Ley 9/1999, de 13 de mayo, de Ordenación del Territorio de Canarias.

Las Palmas de Gran Canaria, a 16 de mayo de 2001.

EL CONSEJERO DE POLÍTICA
TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE,
Fernando González Santana.

896 *Dirección General de Ordenación del Territorio.- Resolución de 18 de abril de 2001, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 26 de julio de 2000, de Declaración de Impacto Ambiental del proyecto denominado Tercer carril de la TF-1, tramo Santa Cruz de Tenerife a Güímar, p.k. 0 + 000 al 25 + 600, promovido por la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias, en los términos municipales de Santa Cruz de Tenerife, El Rosario, Candelaria, Arafo y Güímar (Tenerife).*

En ejecución de la legislación aplicable, por la presente,

RESUELVO:

Ordenar la inserción en el Boletín Oficial de Canarias del Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de fecha 26 de julio de 2000, de Declaración de Impacto Ambiental del proyecto denominado Tercer carril de la TF-1, tramo Santa Cruz de Tenerife a Güímar, p.k. 0 + 000 al 25 + 600, promovido por la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias, en los términos municipales de Santa Cruz de Tenerife, El Rosario, Candelaria, Arafo y Güímar, cuyo texto figura como anexo.

Las Palmas de Gran Canaria, a 18 de abril de 2001.- El Director General de Ordenación del Territorio, Rafael Castellano Brito.

ANEXO

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 26 de julio de 2000, adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto denominado Tercer carril de la TF-1, tramo Santa Cruz de Tenerife a Güímar, p.k. 0 + 000 al 25 + 600, promovido por la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias, en los términos municipales de Santa Cruz de Tenerife, El Rosario, Candelaria, Arafo y Güímar, isla de Tenerife.

PROCEDIMIENTO

La Ley Territorial 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, y el Real Decreto Legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1.131/1988, de 30 de

septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ecológico 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.

El proyecto prevé la reestructuración total de un tramo que se extiende desde la bifurcación de la TF-1 y la TF-5 (p.k. 0 + 000) hasta el enlace del Puertito de Güímar (p.k. 25 + 600), que exige la ampliación del número de carriles de la vía actual, cuando el tráfico lo exija, modificaciones de conexiones y enlaces, vías colectoras-distribuidoras o vías de servicio en los tramos necesarios.

Las características principales del proyecto se recogen en el anexo I obrante en el expediente administrativo.

Elaborado por D. Eduardo Anaut Hualde, D. Agustín Rosso Hernández y D. Emilio J. Grande de Azpeitia, ingenieros de caminos, el Estudio de Impacto Ambiental y el Proyecto fueron sometidos al trámite de información pública por la Dirección General de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias, mediante anuncio que se publicó en el Boletín Oficial de Canarias nº 95, de 19 de julio de 1999, y edicto en el tablón de anuncio de entidades locales, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 28.2 de la Ley Territorial 11/1990, y 15 del Reglamento ya mencionado.

Los aspectos más destacados sobre el referido Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realizó la Viceconsejería de Medio Ambiente se recogen en el anexo II obrante en el expediente administrativo.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley 11/1990, y 16 del Reglamento citado, la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias remitió con fecha 4 de enero de 2000 (RE. nº 21) al Excmo. Sr. Consejero de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias el expediente, que contiene el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública. En dicha remisión no se incluye el documento técnico del Proyecto.

Con fecha 24 de enero de 2000, la Viceconsejería de Infraestructuras señala que el Es.I.A. ya había sido remitido con fecha 4 de enero de 2000. Posteriormente, con fecha 25 de enero de 2000, se solicita a la Viceconsejería de Infraestructuras que complete y remita una certificación correcta con el resultado de la información pública y el documento técnico del proyecto.

Con fecha 9 de febrero de 2000, se reitera la solicitud de la correcta certificación del resultado de la información pública. El día 3 de marzo de 2000 se remite la citada documentación, adjuntando además contestación a los puntos de un informe ambiental emitido por la Viceconsejería de Medio Ambiente con fecha 26 de enero de 2000.

Del resultado del trámite de información pública del Estudio de Impacto Ambiental se desprende que se ha producido alegaciones, aspecto que se recoge como anexo III obrante en el expediente administrativo.

En consecuencia, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en el ejercicio de sus atribuciones, conferidas por el artículo 20.3 (a) de la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto Tercer carril TF-1, tramo Santa Cruz de Tenerife a Güímar, p.k. 0 + 000 al 25 + 600, promovido por la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias, en los términos municipales de Santa Cruz de Tenerife, El Rosario, Candelaria, Arafo y Güímar.

CONTENIDO DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL:

En aplicación del artículo 17 de la Ley Territorial 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, y de forma supletoria por lo dispuesto en el artículo 18 del Reglamento ya aprobado por el Real Decreto 1.131/1988, de 30 de septiembre, para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se emite la siguiente Declaración de Impacto Ambiental:

A) El título del proyecto presentado para su evaluación es: Tercer carril de la TF-1, tramo Santa Cruz de Tenerife a Güímar, p.k. 0 + 000 al 25 + 600.

B) El ámbito territorial de actuación es: término municipal de Santa Cruz de Tenerife, El Rosario, Candelaria, Arafo y Güímar, isla de Tenerife.

C) El proyecto está promovido por: la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias.

D) Los autores del proyecto son: D. Eduardo Anaut Hualde, D. Agustín Rosso Hernández y D. Emilio J. Grande de Azpeitia, Ingenieros de Caminos.

E) Los autores del Estudio de Impacto Ambiental son: D. Eduardo Anaut Hualde, D. Agustín Rosso Hernández y D. Emilio J. Grande de Azpeitia, Ingenieros de Caminos.

F) Al proyecto presentado se le ha aplicado la categoría de Evaluación de Impacto Ambiental.

G) La evaluación conjunta del impacto previsible tomada del respectivo Estudio de Impacto Ambiental presentado, resulta ser poco significativo.

H) La Resolución de este órgano ambiental actuante sobre la Declaración de Impacto Ecológico solicitada, resulta ser condicionada. Los condicionantes ambientales relacionados en el apéndice, punto M), de esta Resolución, se consideran, a todos los efectos, como parte integrante de este apartado H) de la Declaración de Impacto.

I) La presente Declaración de Impacto en aplicación del artículo 18.3 de la Ley Territorial 11/1990, tiene carácter vinculante.

J) Observaciones oportunas:

a) El presente proyecto no se sometió al trámite previo de la Memoria Resumen, previsto en el Real Decreto 1.302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

b) Según la documentación presentada por el promotor, la ejecución de este proyecto de ampliación permitiría incrementar la capacidad actual de la TF-1. Sin embargo, las proyecciones estimadas de tráfico señalan que esta capacidad se verá rápidamente agotada: los niveles de servicio de la TF-1 en el año 2012 alcanzarán el nivel D -congestión-, en el tramo Vía de Penetración-Candelaria, y en el 2022, habrá tramos con un nivel E (máximo valor teórico de capacidad, en el enlace I.T.V.-Radazul, con la autopista exterior en servicio). Esta última situación justificaría una nueva ampliación de los tres carriles que ahora se proyectan (página 13 y anejo nº 6 de la Memoria). Por lo tanto, transcurrido un plazo de 8 ó 9 años desde la culminación de las obras (no se iniciarían antes del 2003, según el Es.I.A.), la TF-1 volvería a presentar una situación de congestión.

De estas estimaciones de tráfico se puede deducir que las mejoras en la movilidad perseguidas se verán frustradas en un corto plazo de tiempo, ya que el crecimiento del tráfico demandaría nuevas ampliaciones de las infraestructuras, potencialmente generadoras de nuevos impactos ambientales acumulativos y/o sinérgicos. Además, el proyecto no sólo adelanta que se producirán nuevos colapsos, sino que debemos tener en cuenta que nuevas ampliaciones en un futuro entrañarían dificultades técnicas crecientes e, igualmente, crecientes costes económicos. Dada esta situación, entendemos que hubiese sido recomendable que en este proyecto y cualquier otro de similares características se analizase y valorase la viabilidad de que el carril a ampliar se re-

serve como plataforma exclusiva para el transporte público.

Esta propuesta, acompañada por otras actuaciones imprescindibles para el fomento del transporte público, permitiría que las ampliaciones de las infraestructuras viarias puedan actuar en sentido inverso al proyectado: que el crecimiento futuro de las Intensidades Medias Diarias de tráfico sea menor que el estimado y, por tanto, que la inversión pública en la ampliación resulte más rentable. Reservar una plataforma exclusiva para el transporte público permitiría reducir los tiempos invertidos en los desplazamientos, factor que podría atraer a un número creciente de usuarios potenciales. Como consecuencia, las IMD's de tráfico crecerían menos que lo estimado y, para que las vías se congestionen nuevamente, deberían transcurrir plazos de tiempo que irían más allá del 2012 ó el 2022 y, por lo tanto, el plazo útil de la inversión se amplía (la inversión pública que se haga ahora permitiría disponer de una infraestructura con unos niveles de servicio adecuados por más tiempo).

K) Los órganos ambientales oídos, según la definición expresa del artículo 19 de la Ley Territorial 11/1990, son:

1. Ayuntamiento de Arafo.
2. Ayuntamiento de El Rosario.
3. Ayuntamiento de Candelaria.
4. Ayuntamiento de Güímar.
5. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.
6. Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente.
7. Viceconsejería de Infraestructuras. Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas.
8. Cabildo Insular de Tenerife.

L) El órgano ambiental actuante es la: Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.

M) Apéndice de condicionantes.

Examinada la documentación presentada, se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental los siguientes condicionantes, a fin de que el proyecto se considere ambientalmente viable:

1. Si bien la Memoria del Proyecto señala que "El Anteproyecto se refiere al primer tramo de la TF-1 desde su origen en la confluencia-bifurcación con la

TF-5, en Santa Cruz, hasta el p.k. 25 + 600 (propuesta en planta) llega hasta el punto kilométrico 25 + 250, es decir, justo antes de la entrada en dichos túneles.

No obstante, en la respuesta a las observaciones realizadas por la Viceconsejería de Medio Ambiente al Estudio de Impacto Ambiental, en un informe ambiental de fecha 26 de enero de 2000, previo al inicio del Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Consejería de Obras Públicas hace referencia a la "... posibilidad de finalizar el Proyecto de Construcción en el Polígono Industrial de Güímar ...", es decir en el p.k. 20 + 400, "... dadas las limitaciones presupuestarias de la obra ...", cuestión que viene contemplada en el Pliego de Prescripciones Particulares del Proyecto. Consecuentemente, se entenderá a efectos del presente procedimiento de Evaluación de Impacto que las obras del proyecto comprenderán desde el p.k. 0 + 000 hasta el p.k. 20 + 400.

2. Con fecha 19 de julio de 1999, el Estudio de Impacto Ambiental se sometió al trámite de información pública, junto con el correspondiente proyecto, durante el plazo de un mes, presentándose una serie de alegaciones al mismo. Entre las citadas alegaciones figuraban las que exponían que debería hacerse un estudio, entre otros, de las afecciones a tres especies de caracoles terrestres endémicos de Tenerife catalogados como en peligro de extinción. Consideración ésta que no cuenta con soporte jurídico, ya que aún no ha sido incluida en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

En la contestación de la Consejería de Obras Públicas a las citadas alegaciones, remitida a la Viceconsejería en el trámite de información pública, se especificaba que "esta afección será más el resultado de la destrucción de su propio hábitat (el cual se encuentra disperso por distintas zonas de municipio), que estrictamente de la zona de afección directa de la ampliación de la autopista".

No obstante, analizadas las alegaciones, se ha podido constatar, a través de la información existente en un estudio, de fecha agosto de 1998, elaborado por el Departamento de Zoología de la Universidad de La Laguna, por encargo de la Viceconsejería de Medio Ambiente, la presencia en una de las zonas de intervención el proyecto, del molusco terrestre endémico de Tenerife *Hemicycla plicaria*, cuya distribución comprende desde el nivel del mar hasta los 300 m de altitud, en la zona comprendida entre Las Caletillas, la Playa de la Viuda y Araya, en un área de aproximadamente 6 km². El citado estudio especifica que sólo se han recolectado 6 ejemplares vivos, y considera que se trata de una especie en peligro de extinción, debido a la construcción y el desarrollo de complejos turísticos en el área.

Por lo tanto, previamente a la aprobación del proyecto de construcción, se deberá realizar un estudio en el tramo de ampliación de las vías que se evalúe la posible afección del proyecto a la población de *Hemicycla plicaria*, concretándose su área de distribución y su estado de conservación en dicho tramo, en su caso para adoptar medidas correctoras que eviten la afección directa y/o indirecta a sus poblaciones y su hábitat, como consecuencia de la construcción y funcionamiento del tercer carril.

3. El Estudio de Impacto Ambiental incluye un análisis y evaluación insuficientes de las posibles afecciones patrimoniales en toda la franja afectada por el proyecto de tercer carril, lo que se concluye a partir de afirmaciones tales como que "Durante la fase de construcción se procederá a la elaboración de un informe mensual en el que se exprese el hallazgo o no y afección a posibles yacimientos arqueológicos no detectados en el Es.I.A." (sic, pág. 77), y que no es necesario definir campaña de base, ya que según la unidad de patrimonio histórico del Cabildo no consta la existencia de restos arqueológicos en superficie ..." (sic., pág.78).

Sin embargo, la Unidad de Patrimonio Histórico del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife también ha señalado la insuficiencia de la documentación incorporada en el Estudio de Impacto Ambiental; a tal fin, durante el período de información pública emite un informe en el que se concluye que las Cartas Arqueológicas de los municipios afectados "... no constituyen inventarios definitivos, a la vez que se han detectado errores en las mismas; por todo lo cual, antes del inicio de las obras -y como parte integrante del preceptivo Estudio de Impacto Ambiental que acompaña al proyecto técnico- ha de realizarse una metódica labor de prospección arqueológica de la franja de terreno afectada por aquél, de manera que se puedan determinar los yacimientos existentes, así como las medidas protectoras y actuaciones a desarrollar en relación con ellos". (sic), no recogándose dicha campaña de prospección, ni sus resultados, en el Estudio de Impacto Ambiental y en la documentación adicional presentada.

La contestación aportada por la Consejería de Obras Públicas en su informe de fecha 3 de marzo de 2000, "... describe como medida correctora a desarrollar en el Proyecto de Construcción, la realización de una labor de prospección arqueológica exhaustiva previa al inicio de las obras ..." (sic).

Por otro lado, en la contestación a las aclaraciones la Consejería de Obras Públicas añade, a lo ya expresado en su informe de 3 de marzo, la posibilidad de realizar un muro de apoyo que evite la menor ocupación del terraplén en Barranco Grande, "...

cuyas limitaciones serán las que resulten de la prospección arqueológica que se llevará a cabo de manera inminente al inicio de las obras ...”, y estima, en función de los inventarios no definidos existentes, que no habrá afección del resto de la obra a yacimientos arqueológicos.

Por lo tanto, previamente a la aprobación del Proyecto de Construcción, se deberá profundizar en los estudios realizados con las prospecciones arqueológicas debidas en lo referente a las zonas nº 4, 9 y en el Barranco de Los Muertos, que, a tenor del informe de Patrimonio del Cabildo Insular de Tenerife, resultan de más probable afección, determinándose, en su caso, las medidas de conservación y/o protección que deban adoptarse.

4. El Es.I.A. y la documentación aportada por la Consejería de Obras Públicas, ya anteriormente mencionada, el 3 de marzo de 2000 y el 6 de julio de 2000, han identificado y valorado de manera genérica los impactos por ruido del proyecto. Esto quiere decir que en ningún momento se ha realizado una campaña base o estudio preoperacional de ruido en las distintas zonas potencialmente afectadas.

También en la documentación aportada, se proponen una serie de soluciones y medidas correctoras para minimizar un impacto por ruido, lógicamente distinto y desconocido para cada zona. Se plantean una serie de criterios de viabilidad para estas soluciones, entre los cuales no figuran los niveles sonoros, que se desconocen para cada punto, por lo que es difícil determinar la efectividad y utilidad de las mismas en los distintos puntos para los que se proponen. Además, lógicamente, y dado el grado de desconocimiento de la presión sonora para los distintos pp.kk., estas soluciones no siempre se concretan, dejando de esta manera abierta la opción de utilizar cualquiera de ellas.

Con estos contenidos, no puede considerarse que ni el Es.I.A., ni la documentación aportada hayan abordado adecuadamente el impacto potencial sobre el bienestar humano debido a los previsibles incrementos de presión sonora debidos a la ampliación de la vía, por lo que, previamente a la aprobación del Proyecto de Construcción, deberán realizarse estudios más precisos que consistan en:

a) Una campaña de base o estudio del estado preoperacional del ruido, con base en el cual se establezcan los máximos niveles de presión sonora previsibles en cada una de las “zonas posiblemente afectada por niveles de ruidos significativos”. En este estudio debe tenerse en cuenta que el trazado que será objeto de ampliación no sólo está flaqueado por suelo clasificado como urbano, gran parte del mismo consolidado por edificaciones de uso residen-

cial, sino también por suelo urbanizable o apto para urbanizar destinado al mismo uso (punto 4.3.1 del Es.I.A.).

b) Estimar los niveles de presión sonora presentes y futuros en franjas horarias, días de la semana y meses que permitan disponer de los niveles máximos durante el día y la noche, para lo que se tendrán en cuenta las previsiones de crecimiento de la intensidad media diaria y por hora para los distintos tramos analizados (ver anejo nº 6 de la Memoria).

c) Con base en la información anterior, diseñar las medidas correctoras que mejor se adapten a las distintas situaciones, pudiendo barajarse soluciones alternativas que no sólo permitan una corrección de los niveles de presión sonora, sino también una mejor integración visual: pantallas sónicas transparentes, caballones ajardinados, aislamiento acústico en fachadas afectadas, etcétera.

5. No se han analizado las medidas y soluciones alternativas para garantizar una adecuada integración visual de la vía y sus bordes, sobre todo en los tramos próximos a zonas residenciales. En este sentido, el Estudio de Impacto Ambiental, así como el resto de la documentación aportada se ha limitado a incorporar un listado de especies vegetales a implantar en isletas, medianas, caballones y taludes de desmontes y terraplenes, sin concretarse las consideraciones de integración en el entorno, estéticas, acabados, etc. para muros, desmontes, terraplenes y enlaces, así como la integración de las pantallas antiruido.

Sin embargo, este es un aspecto importante en el proyecto que nos ocupa. Del correcto diseño y ejecución de estas medidas de integración depende que el entorno netamente residencial de la vía a ampliar cuente con una adecuada calidad ambiental o, en cambio, que se puedan producir impactos significativos sobre el bienestar humano a corto o medio plazo.

Por consiguiente, previamente a la aprobación del Proyecto de Construcción, se deberá realizar un análisis más preciso de las medidas de integración ambiental a adoptar, al menos, en aquellas zonas más sensibles, como por ejemplo, los entornos de Añaza-Santa María del Mar, Tabaiba y los frentes edificados de Candelaria (entre el p.k. 13 + 700 y el p.k. 16 + 400 y entre el p.k. 17 + 100 y el p.k. 17 + 600). En estos puntos, así como en otros similares próximos a la vía se deberán plantear medidas específicas de revegetación y restauración ambiental que permitan una óptima integración de la vía en su entorno y estudiarse con mayor profundidad alternativas para la creación de pantallas vegetales que reduzcan los impactos visuales (e incluso por ruido) debido a la proximidad de la vía, soluciones que puedan minimizar

los deslumbramientos entre el p.k. 9 + 200 y 9 + 600, otras que oculten muros preexistentes que presenten una inadecuada integración visual.

6. El Estudio de Impacto Ambiental, carece de una evaluación ambiental suficiente de los impactos potenciales, y en su caso, medidas correctoras específicas del enlace de Barranco Hondo. Este enlace, que dará acceso a Tabaiba, deberá evaluarse adecuadamente, previamente a la aprobación del Proyecto de Construcción, dado que va a requerir unos considerables movimientos de tierra para su ejecución, agravándose los impactos geomorfológicos y paisajísticos preexistentes, al suponer mayores alturas de taludes de desmonte, afecciones adicionales a algún cono volcánico próximo, etcétera.

7. El anteproyecto ha previsto la ejecución de un nuevo enlace de Tabaiba (p.k. 10 + 400), cambiando la ubicación del actual por no cumplir las distancias de seguridad entre los enlaces de Radazul (p.k. 8 + 600) y Barranco Hondo (p.k. 11 + 300). Así mismo, se prevé la ejecución de una vía de servicio bidireccional, por el lado de mar, de 800 metros de longitud, entre el enlace y Tabaiba.

Dados los problemas de seguridad vial a los que se refiere la Memoria del Anteproyecto, cuando se refiere a que el nuevo enlace de Tabaiba “[...] tiene unas distancias hacia el enlace de Barranco Hondo más estrictas, quedando siempre la opción de poner un cuarto carril en ambas calzadas” (pág. 25), se deberá estudiar, previamente a la aprobación del Proyecto de Construcción, la posibilidad y conveniencia de prolongar la vía de servicio bidireccional hasta el enlace de Barranco Hondo, lo que permitiría aprovechar parte de un viario ya existente, eliminando el impacto geomorfológico sobre la Montaña Bermeja y el propio Barranco Hondo que se produciría ante la posibilidad manifestada en la Memoria del Proyecto de ejecutar un cuarto carril para unir los enlaces de Tabaiba y Barranco Hondo y permitir, incluso, la recuperación de parte de la ladera de dicho cono de picón mediante una adecuada ejecución de la estructura sobre la TF-1, ya que no sería enlace, sirviendo el nuevo enlace de Tabaiba para ambos núcleos por su posición intermedia (ver anexo IV).

8. Así mismo, previamente a la aprobación del Proyecto de Construcción, deberán estudiar y proponer medidas para garantizar la máxima seguridad de las personas y sus viviendas durante la realización de las obras, especialmente en las verticales de calle Bajo la Cuesta hasta el Círculo de Amistad 12 de Enero y en la zona donde se ejecutará el viaducto de Tabaiba, especialmente en cuanto a caídas y deslizamientos de rocas y tierras.

9. El Estudio de Impacto Ambiental establece la opción de que se recurra al uso de aguas depuradas

para los distintos riegos previstos en la explotación y plantea un carril peatonal hasta Candelaria. Por consiguiente, deberá definirse el esquema que garantizará dicho uso de aguas depuradas y el trazado del citado camino peatonal recogiendo explícitamente en la planimetría del Proyecto de Construcción.

10. Todos los estudios y análisis solicitados en los condicionantes números 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 se deberán remitir previamente a la aprobación del Proyecto de Construcción para que sean informados previamente por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.

Una vez informados los citados estudios y análisis de manera favorable por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, se deberá remitir un ejemplar del Proyecto de Construcción, previamente al inicio de las obras, en el que deberán recogerse todas las modificaciones que hayan resultado como consecuencia de los condicionantes de esta Declaración de Impacto, de los recogidos en el propio Estudio de Impacto Ambiental, en la respuesta, de 3 de marzo de 2000, a las observaciones realizadas por la Viceconsejería de Medio Ambiente al Estudio de Impacto Ambiental, en la respuesta, de 6 de julio de 2000, a las aclaraciones solicitadas por la Viceconsejería de Medio Ambiente y en los estudios y análisis solicitados en los condicionantes nº 2 al 9 de esta Declaración de Impacto, ambos inclusive, así como aquellos informes que emita la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias relativos a los mismos.

11. También deberá comunicarse a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias cualquier modificación del Proyecto de Construcción aprobado por el órgano sustantivo, a fin de poder determinar su compatibilidad con la Declaración de Impacto Ambiental acordada, y los informes emitidos por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias sobre los estudios y análisis solicitados en esta Declaración de Impacto Ambiental.

12. Las instalaciones deberán contar con un espacio debidamente cerrado e impermeabilizado donde se lleven a cabo los cambios de aceite, debiendo darse de alta como pequeño productor de residuos tóxicos y peligrosos en los registros de la Viceconsejería de Medio Ambiente.

13. Deberá elaborarse un Proyecto de Recuperación Ambiental e Integración Paisajística de la vía, que también incluirá los puntos que finalmente se seleccionen como vertederos de los excedentes inertes de la obra cuyo documento final deberá remitirse a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias para ser informado una vez sea elaborado y antes de la finalización de la obra.

14. Se elaborará un Programa de Vigilancia Ambiental conjuntamente con el Proyecto de Construcción que se estructure en las etapas que se señalan a continuación:

A) Etapa de Verificación: donde se compruebe que se han adoptado las medidas correctoras y protectoras propuestas en el Anteproyecto, Estudio de Impacto Ambiental, en la respuesta a observaciones y en la contestación a las aclaraciones solicitadas ambas por la Viceconsejería de Medio Ambiente, en esta Declaración de Impacto, y en los informes, estudios y análisis previos a la realización del Proyecto de Construcción, tanto para la fase de construcción, como de funcionamiento.

B) Etapa de Seguimiento y Control: donde se comprobará el funcionamiento de las medidas correctoras en relación con los impactos previstos, para lo que se especificarán las relaciones causa-efecto detectadas, los indicadores de impacto a controlar y las campañas de medidas a realizar, determinándose la periodicidad de estas últimas y la metodología a seguir, en función de lo especificado en el Anteproyecto, Estudio de Impacto Ambiental, en la respuesta a observaciones y en la contestación a las aclaraciones solicitadas ambas por la Viceconsejería de Medio Ambiente, de esta Declaración de Impacto, y en los informes, estudios y análisis previos a la realización del Proyecto de Construcción, tanto para la fase de construcción, como de funcionamiento.

Durante la fase operativa del proyecto se deberán efectuar medidas semestrales de los niveles sonoros, en aquellos puntos que en la etapa preoperacional se hayan determinado como críticos, es decir en los puntos determinados como críticos en el condicionante nº 4. Los resultados de dichas medidas deberán analizarse y compararse con los obtenidos en la citada etapa preoperacional, atendiendo, en especial, a posibles variaciones de las Intensidades Medias Diarias estimadas y la proximidad de los receptores a las vías de servicio y a la TF-1.

C) Etapa de Redefinición del Programa de Vigilancia Ambiental: se asegurará la adopción de nuevas medidas correctoras y/o modificación de las previstas en función de los resultados del seguimiento de los impactos residuales, de aquellos que se hayan detectado con datos de dudosa fiabilidad, de los identificados en el período de información pública, en particular por la población afectada, y de los impactos no previstos que aparezcan, tanto en fase de construcción como de funcionamiento.

De los resultados obtenidos en el seguimiento de los niveles de presión sonora se podrían establecer medidas correctoras específicas en aquellos puntos donde el impacto sonoro se considere significativo o muy significativo.

Además, se podrá modificar la periodicidad, incluso eliminar la necesidad de efectuar las medidas propuestas en el apartado anterior relativas al ruido en función de los resultados obtenidos, se hayan adoptado o no medidas correctoras.

D) Etapa de Emisión y Remisión de Informes: se especificará la periodicidad de la emisión de informes y su remisión al órgano sustantivo y ambiental actuante para la fase de construcción y operativa.

Por consiguiente, se procederá a la modificación del Programa de Vigilancia Ambiental en función de todo lo anterior, remitiéndose un ejemplar a la Viceconsejería de Medio Ambiente, una vez aprobado el Proyecto de Construcción, para su correspondiente valoración ambiental.

15. A efectos de poder iniciar las labores de seguimiento ambiental de este proyecto y poder contabilizar los plazos establecidos en el Programa de Vigilancia Ambiental, el promotor deberá comunicar por escrito al órgano ambiental actuante la fecha de inicio de la fase de ejecución de obras.

16. Las medidas correctoras explicitadas en el Es.I.A., las incluidas en la respuesta a las observaciones realizadas por la Viceconsejería de Medio Ambiente al Estudio de Impacto Ambiental, de 3 de marzo de 2000, la respuesta de 6 de julio de 2000 a las aclaraciones solicitadas por la Viceconsejería de Medio Ambiente, así como los informes, estudios y análisis previos a la realización del Proyecto de Construcción serán de obligado cumplimiento siempre que no vayan en contra de lo explicitado en esta Declaración de Impacto. Así mismo, todas ellas deberán incorporarse en el Proyecto de Construcción.

17. Del examen de la información adicional solicitada y de los informes periódicos del Plan de Vigilancia Ambiental, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias podrá establecer nuevos condicionantes y/o modificaciones de los previstos, en función de una mejor consecución de los objetivos ambientales de la presente Declaración de Impacto.

Contra el presente acto, por ser de trámite, no cabe recurso alguno, pudiendo, no obstante, interponer el que considere más oportuno a su derecho si entendiéndose que se dan algunos de los supuestos excepcionales establecidos en el artículo 107 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.- El Secretario de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, Armando Villavicencio Delgado.

