

Unidades	Responsable	Áreas	Servicios
Secretaría General.	Don Fernando Martínez Serrano.	Económica.	Régimen Jurídico. Recursos Humanos. Gestión Económica y Contabilidad. Sistemas Informáticos. Expropiación y Patrimonio. Contratación.

420

RESOLUCIÓN de 28 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del estudio informativo «carretera N-152 de Barcelona a Puigcerdá. Nuevo paso transfronterizo con Francia. Tramo: Puigcerdá-Frontera francesa», de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 14 de septiembre de 1995, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del proyecto de referencia, con objeto de iniciar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la citada documentación, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental, con fecha 14 de febrero de 1996, 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 de esta Resolución.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña de la Dirección General de Carreteras sometió el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 21 de febrero de 1996, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

El anexo II incluye los datos esenciales, a efectos ambientales, del estudio informativo.

Un resumen de los aspectos más significativos del Estudio de Impacto Ambiental se recoge en el anexo III.

Un resumen del resultado de la información pública se recoge en el anexo IV.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de enero de 1997, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación técnica del Proyecto y el expediente de información pública.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto 1302/1986, de 8 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de la CN-152 de Barcelona a Puigcerdá. Tramo: Puigcerdá-Frontera francesa, de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada en el expediente y completado el análisis ambiental con visitas a la zona del proyecto, se considera que la alternativa 1 puede ser ambientalmente viable, si se cumple lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental, en lo que no se oponga a la presente Declaración, y además las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de la alternativa anterior, tal como viene definido en el Estudio Informativo sometido a información pública, deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción de acuerdo con los siguientes criterios: el trazado en planta, y especialmente en alzado, se proyectarán de forma que se minimice la afección a los núcleos urbanos del Pont de Sant Martí y del Molí del Pont debida al ruido y la intrusión visual; el punto de cruce de la carretera sobre el río Aravó y la rasante sobre éste se proyectarán de forma que se minimice la afección sobre el cauce del río y su vegetación de ribera.

2. 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. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía, especialmente en el paso sobre los cursos de agua. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán asimismo para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de 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, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico, así como los caminos de acceso a la obra, se situarán en zonas donde los suelos no tengan especial valor. En concreto, se evitará su ubicación en la vega del río Aravó, cauces de ríos y arroyos, zonas de cultivos y prados húmedos. Asimismo, se evitará que estas instalaciones afecten a zonas de bosques, superficies arboladas y áreas con vegetación de ribera, tanto del río Aravó como de los canales de riego y acequias.

Las zonas de préstamos y vertederos se establecerán en lugares donde se minimicen los efectos sobre la superficie agrícola y sobre la vegetación.

Se dispondrán las obras de drenaje necesarias para garantizar la evacuación de los caudales de los cursos de agua (río, canales, acequias) y el mantenimiento y drenaje de las zonas húmedas o inundadas artificialmente.

El viaducto sobre el río Aravó y las obras de paso sobre los canales de riego y acequias se diseñarán de forma que no haya pilas o estribos situados dentro del cauce y se minimice la afección a la vegetación de ribera.

3. Medidas sobre la protección del sistema hidrológico

Con objeto de no producir afecciones significativas sobre las características de los sistemas fluviales formados por el río Aravó y por los canales de riego y acequias, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente, o por escorrentía o erosión se afecte a dichos sistemas fluviales. Los lugares donde se ubiquen estas instalaciones dispondrán de balsas de decantación.

Asimismo, en el paso del río Aravó y de los canales de riego y acequias, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de los sólidos de arrastre, se respetará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a 5 metros a cada lado del cauce.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se aplicará otro tipo de tratamiento de depuración, si el seguimiento analítico de las balsas de decantación arroja valores próximos o sobrepasara los límites establecidos en la legislación vigente en materia de vertidos. El Programa de Vigilancia Ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también puntos de control de calidad aguas arriba y debajo de la obra.

En ningún caso, los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4. *Medidas de protección de la fauna*

Con objeto de minimizar el efecto barrera y el riesgo de atropello de la fauna, se acondicionarán como pasos para fauna el viaducto de cruce de la variante sobre el río Aravó y las obras de fábrica sobre los canales y acequias, que constituyen los principales corredores biológicos. Para ello, además de lo especificado en la condición 3.1, se restituirán o acondicionarán las entradas y salidas de todas las obras de fábrica y drenaje que se hayan proyectado en zonas boscosas, en especial en las márgenes del río Aravó.

Se extremarán las precauciones durante la época de nidificación y de cría de las aves, con objeto de asegurar el éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando las voladuras desde primeros de abril a últimos de julio.

5. *Medidas para la prevención del ruido y de la intrusión visual en áreas habitadas*

Deberán diseñarse y ejecutarse las medidas adecuadas para conseguir que los niveles de inmisión sonora producidos por el tráfico de la carretera no sobrepasen los siguientes límites, medidos en las áreas habitadas a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura:

Zonas residenciales:

Leq (7-23h), menor que 65 dB (A).
Leq (23-7h), menor que 55 dB (A).

Zonas de enseñanza y hospitalarias:

Leq (7-23h), menor que 55 dB (A).
Leq (23-7h), menor que 45 dB (A).

Zonas comerciales:

Leq (7-23h), menor que 70 dB (A).
Leq (23-7h), menor que 60 dB (A).

Zonas industriales:

Leq (7-23h), menor que 75 dB (A).
Leq (23-7h), menor que 70 dB(A).

El estudio informativo prevé un falso túnel de 300 m de longitud en las inmediaciones del vecindario del Pont de Sant Martí (p.k. 1+825 al 2+125 aproximadamente). En el tramo de carretera que discurre junto al núcleo urbano del Molí del Pont se estudiará la viabilidad y se proyectará, siempre que sea técnicamente viable, algún tipo de estructura que cubra total o parcialmente la carretera y la aisle de las edificaciones más próximas.

El proyecto de construcción incluirá un estudio fónico detallado de las edificaciones previsiblemente afectadas por el ruido producido por el tráfico de la carretera. Se realizará asimismo un estudio detallado de los niveles de ruido en las entradas y salidas de los falsos túneles, que se acondicionarán para que los valores que se produzcan no superen los límites permitidos.

Las medidas de protección acústica deberán quedar instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de las obras. El proyecto incorporará, en el Programa de Vigilancia Ambiental, el seguimiento de los niveles sonoros en suelo urbano y urbanizable; de los resultados de dicho seguimiento se inferirá la necesidad, en su caso, de revisar las medidas correctoras realizadas.

6. *Medidas de protección del patrimonio histórico y arqueológico*

En el Estudio de Impacto Ambiental se indica que se ha contrastado la información existente sobre los yacimientos arqueológicos documen-

tados en la Carta Arqueológica de la Cerdanya y se ha encontrado un único yacimiento cercano al trazado, el del Pont de Sant Martí, romano, aunque no queda directamente afectado por el mismo. No obstante, el proyecto de construcción incorporará, en coordinación con el Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña, un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la carretera, de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares, y en caso de ser necesarios, vertederos. Si los resultados de la prospección fueran positivos, la memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además 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 no inventariado.

Los muros de piedra de separación de las parcelas que queden afectados por las obras se repondrán con los mismos materiales de que están contruidos.

7. *Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Formando parte del proyecto de construcción, se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, de acuerdo con lo propuesto en el capítulo VI, Plan de Medidas Protectoras y Correctoras, del Estudio de Impacto Ambiental. También incluirá las medidas para la protección de los cauces de los cursos de agua, especialmente del río Aravó, y la revegetación de taludes en desmontes y terraplenes, la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria, y la localización y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Además se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Se utilizarán como zonas de préstamos para extracciones de áridos, canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Los vertederos permanentes y temporales de tierras procedentes de la excavación se situarán en zonas de mínima afección ecológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas. En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a los cursos de agua.

Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes, si los hubiere, se realizará un proyecto de restauración con objeto de no alterar las características naturales del terreno, o mejorarlas en las zonas de extracción donde éstas hubieran sido ya transformadas. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas, que formarán parte del proyecto de restauración, serán incluidos y presupuestados en el proyecto de construcción.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La inclinación resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, inferior a 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes mas tendidos no compensasen las ventajas ambientales de éstos.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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.

Siempre que sea técnicamente viable, los taludes de los accesos a los falsos túneles o estructuras similares se abatirán a pendientes 2H:1V con objeto de evitar el atrincheramiento y las morfologías que impidan su revegetación.

8. *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 esta-

blecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de esta Declaración.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos en el Estudio de Impacto Ambiental.

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 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, 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 documentos:

- a) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
- b) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras: Informe sobre las medidas realmente ejecutadas relativas a:

Adecuación del trazado, de acuerdo con lo previsto en la condición 1. Protección y conservación de los suelos y de la vegetación, de acuerdo con lo especificado en la Condición 2.

Protección del sistema hidrológico, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Protección de la fauna, de acuerdo con lo especificado en la Condición 4. Protección y de prevención del ruido e intrusión visual en áreas habitadas, a que se refiere la Condición 5.

Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección a que se refiere la Condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la Condición 7.

- c) Semestralmente y durante un plazo de tres años desde la emisión del Acta de Recepción de las obras:

Informe sobre la eficacia de las medidas de protección a la fauna realizadas, a las que se refiere la condición 4, en especial de los pasos de fauna, para lo cual se establecerá un programa de seguimiento que permita comprobar el funcionamiento de los mismos.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas, a que se refiere la Condición 5 y, en su caso, medidas complementarias a adoptar.

Informe sobre la eficacia, estado y evolución de las medidas adoptadas para la recuperación, restauración e integración de la obra y la defensa contra la erosión, a que se refiere la Condición 7.

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 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto.

9. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental antes de la licitación de las obras un escrito certificando la inclusión en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Proyecto de trazado, en planta y en alzado, a que se refiere la Condición 1. Proyecto de medidas de prevención del ruido y la intrusión visual en áreas habitadas, a que se refiere la Condición 5.

Proyecto de medidas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la Condición 7.

Ubicación y características de las zonas de instalaciones, canteras para préstamos y vertederos.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la Condición 8.

10. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas preventivas y correctoras, contemplados en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de esta Declaración, figurarán en la Memoria, Planos, Pliego de prescripciones técnicas y Presupuesto del proyecto de Construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 28 de noviembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Madrid ..	X
Delegación del Gobierno. Barcelona	—
Dirección provincial del MOPTMA en Girona	X
Gobierno Civil de Girona	—
CEDEX. Madrid	—
Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Barcelona	—
Instituto Tecnológico Geominero de España. Madrid	—
Diputación Provincial de Girona	—
Generalidad de Cataluña:	
Departamento de Medio Ambiente. D.G. del Patrimonio Natural.	X
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Junta de Aigües	X
Departamento de Cultura	—
Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca	X
Ayuntamiento de Puigcerdá. Girona	X
Ayuntamiento de Guils de Cerdanya. Girona	X
Consejo de Investigación y Desarrollo. Barcelona	—
Institut de Recerca i Tecnologia Agroalimentaria	—
Facultad de Biología. Cátedra de Ecología. Barcelona	—
Facultad de Ciencias. Departamento de Ecología. Barcelona ...	—
Facultad de Geología. Cátedra de Geología Dinámica y Paleontología. Barcelona	—
Facultad de Filosofía y Letras. Departamento de Geografía. Barcelona	—
Facultad de Geografía e Historia. Barcelona	—
Colegio Universitario. Departamento de Biología. Sección Botánica. Girona	—
Colegio Universitario. Cátedra de Geodinámica Externa (U.Geología).Girona	—
SEO (Sociedad Española de Ornitología). Madrid	—
ADENA. Madrid	—
CODA. Madrid	—
AEDENAT. Madrid	—
Federación Amigos de la Tierra. Madrid	—
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza. Madrid	—
Alternativa Verde. Barcelona	—
DEPANA. Barcelona	—
Grupo D' Estudis de la Natura «ANDRIAS». Barcelona	—
Fundación CIDOB. Barcelona	—
Fundación «Carles Pi i Suñer» Estudis Autònoms. Barcelona ..	—
Fundación Roca Gales. Barcelona	—
Fundación Ecomediterrànea. Barcelona	—
Asociación Vida Sana	—
Asociación Española de E.I.A. Madrid	—

Contenido ambiental de las respuestas recibidas

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza señala que en la zona de proyecto no hay ningún espacio natural con figura de protección legal. También recomienda que se controlen los desmontes, escombreras y vertederos para no alterar sensiblemente las características de los hábitats afectados y que se minimicen las perturbaciones durante la época de cría de las especies de fauna presentes, así como las afecciones por fragmentación de las poblaciones.

La Dirección Provincial del MOPTMA en Girona considera que debe descartarse la alternativa 2 por su mayor impacto y que, entre las alternativas 1 y 3, es preferible la 3, ya que, con impactos similares, esta última es más ventajosa desde el punto de vista técnico y económico.

El Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña propone que se realice la alternativa 1 porque considera que provocaría menor impacto ambiental, sugiriendo que el proyecto constructivo deberá estudiar en profundidad el cruce del río Aravó, el impacto acústico sobre edificios habitados, el enlace con la variante sur de Puigcerdá y la utilización de canteras legalizadas para la obtención de préstamos.

La Junta de Aigües de la Generalidad de Cataluña señala que el estudio de impacto ambiental deberá incluir estudio de zonas inundables con periodos inferiores a 50 años, de 50 a 100 años y entre 100 y 500 años, estudio hidrogeológico, estudio de afección a la vegetación de ribera y de aprovechamiento del dominio público hidráulico.

El Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña informa que ninguna de las tres alternativas afecta a espacios naturales protegidos y estima adecuados los criterios de elección de las tres alternativas y las medidas correctoras propuestas.

El Ayuntamiento de Puigcerdá (Girona) analiza los posibles impactos que, a su juicio, generaría cada una de las alternativas, concluyendo que la 2 es inaceptable y que la mejor es la 3. Adjunta una serie de recomendaciones para la elección de la alternativa más conveniente.

El Ayuntamiento de Guils de Cerdanya (Girona) rechaza enérgicamente las alternativas 2 y 3 por afectar gravemente al entorno natural del municipio y comarca, vías pecuarias y campos de cultivo, que provocarían daños irreparables para los agricultores. Se manifiesta conforme con la alternativa 1.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y de las alternativas

Antecedentes y características generales

El objeto del estudio es el análisis comparativo de las alternativas del nuevo paso fronterizo con Francia en la carretera N-152, de Barcelona a Puigcerdá (Eje Europeo E-9, Barcelona-Toulouse), para seleccionar la solución mas adecuada desde los puntos de vista funcional, constructivo, ambiental, económico y social.

En 1993 se presentó un estudio realizado por la Administración francesa de carreteras denominado «Aménagement routier de Puigcerdá-Bourg Madame», que adopta una solución que pretende ser un primer paso para resolver el problema circulatorio de la parte mas problemática de la Cerdanya y al mismo tiempo resuelve el trazado del eje E-9, configurándolo como una nueva carretera entre ambos países, siendo los municipios afectados Guils de Cerdanya y Puigcerdá. El estudio ha sido realizado en contacto permanente con la Administración española para establecer criterios comunes sobre los parámetros de la nueva carretera. Se ha adoptado una sección 7/12 preparada para un futuro desdoblamiento y con cruces a distinto nivel. La velocidad de proyecto considerada es V85 =100 km/h. Por parte española se encuentra aceptable el punto fronterizo de unión y su paso por el «Pla de Saneja», por la margen derecha del río Aravó, estudiándose las diversas posibilidades de acercamiento a este punto en el estudio informativo.

Alternativas estudiadas

Las características de las tres alternativas analizadas en el estudio se describen a continuación:

Alternativa 1: Se inicia en el P.K. 169,4 de la N-152, unos 300 m al sur de la Glorieta de enlace con la N-260, y sigue en dirección norte hacia Sant Martí d'Aravó. A partir de aquí su trazado es paralelo al del ferrocarril, pasa por el núcleo habitado del Molí del Pont y cruza el Camí de la Vinyola junto al paso a nivel existente. A partir de este punto, el trazado gira hacia el oeste y por el paraje denominado la Fleca Vella cruza el río Aravó y la frontera para enlazar con el trazado del lado francés. La longitud total del trazado hasta la frontera es de 3.500 m. El radio mínimo es

de 500 m y la pendiente máxima del 4 por 100. Tiene un enlace con la N-260 y un semienlace con el Camí de la Vinyola. Tiene ocho estructuras, entre ellas las de los enlaces mencionados, el puente sobre el río Aravó y el falso túnel junto a Sant Martí.

El presupuesto total estimado es de 1.789 millones de pesetas.

Alternativa 2: Se inicia en el mismo punto que la alternativa anterior y sigue en dirección oeste hasta enlazar con el trazado propuesto para la alternativa 3, aproximadamente en el cruce con la acequia de Bolvir. A partir de este punto el trazado es el mismo que el de la alternativa 3, que se describirá a continuación. La longitud total hasta la frontera es de 3.600 m. El radio mínimo es de 450 m y la pendiente máxima del 4 por 100. Tiene un único enlace con la N-260. Son necesarias nueve estructuras, entre ellas la del enlace, la del puente sobre el río Aravó y el falso túnel junto al camping de Saneja.

El presupuesto total estimado es de 1.990 millones de pesetas.

Alternativa 3: Se inicia en el P.K.: 168,65 de la N-152, unos 1.050 m al sur de la glorieta de enlace con la N-260, sigue en dirección noroeste y cruza el río Aravó, la carretera GEV-4035, pasa junto al camping de Saneja y enlaza con el trazado del lado francés en el mismo punto que las otras dos alternativas. La longitud total hasta la frontera es de 3.900 m, el radio mínimo de 1.000 m y la pendiente máxima del 3,8 por 100. El tramo tiene un enlace al inicio con la N-260 y un semienlace con la GEV-4035. Están previstas nueve estructuras, entre ellas las dos del enlace del inicio y la de la GEV-4035, la del puente sobre el río Aravó y el falso túnel junto al camping de Saneja.

El presupuesto total estimado es de 1.679 millones de pesetas.

Evaluación de las alternativas estudiadas

Se realiza un estudio comparativo de las tres alternativas, en el que se consideran factores cuantificables monetariamente y otros mas difícilmente convertibles a unidades económicas. Entre los primeros se consideran los costes de instalación (construcción, proyecto, expropiaciones y reposición de servicios) y los de explotación (conservación y reposición, funcionamiento de los vehículos, tiempo de recorrido y accidentes). Los no cuantificables monetariamente se dividen en dos grandes grupos: los que afectan al medio que se evalúan en el estudio de impacto ambiental, y los que se refieren a la funcionalidad de la carretera.

La alternativa 2 resulta claramente peor que las otras dos al tener un coste de instalación claramente superior y ser mas agresiva para el medio, por lo que se desecha esta opción.

La alternativa 1 presenta unos beneficios netos actualizados ligeramente superiores a los de la alternativa 3. También es mas ventajosa desde el punto de vista medioambiental, como se verá en el análisis del estudio de impacto ambiental. En cuanto a los aspectos funcionales, la alternativa 1 presenta las ventajas de un menor efecto barrera y de adaptarse mejor al planeamiento urbanístico, mientras que la 3 tiene mejores posibilidades de desdoblamiento, discurre mas alejada de zonas pobladas y su origen es mas apropiado para conectar con la posible futura ronda sur de Puigcerdá y con la carretera RN-16 a Perpiñán.

Las soluciones 1 y 3 presentan un cuadro muy equilibrado en el análisis multicriterio, decantándose el estudio por la Alternativa 3 como globalmente mas favorable.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental se ajusta en su contenido y metodología a lo dispuesto en el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, en especial a los epígrafes de contenido incluidos en la Sección 2.ª, artículos 7 al 12.

El estudio comprende los siguientes capítulos:

Introducción, donde se exponen los antecedentes, la justificación del proyecto y las características básicas de la solución propuesta.

Estado inicial del medio, donde, además de la situación geográfica se analiza el estado actual de los principales elementos ambientales como son el marco geológico, la hidrología superficial y subterránea, clima, vegetación, fauna, agricultura y ganadería, paisaje, ruido, bienes de interés arquitectónico, artístico y cultural, ordenación del territorio y urbanismo y espacios de interés natural.

Análisis de alternativas, donde, además de la descripción de las tres alternativas, se presentan matrices causa-efecto o de Leopold para cada

una de ellas, una comparación cuantitativa y sintética de las mismas y un análisis comparativo de los impactos sobre cada elemento ambiental.

Evaluación del proyecto, donde se localizan y evalúan los impactos sobre el medio de cada una de las alternativas y se proponen una serie de medidas correctoras o minimizadoras de los mismos.

Presupuesto de las medidas correctoras, con mediciones y valoración económica de las mismas.

Programa de vigilancia ambiental para cada alternativa, con el objeto de garantizar la correcta ejecución de las obras de corrección y restauración, así como la verificación de los impactos previstos y el control de cada una de las medidas correctoras previstas, mediante el seguimiento de parámetros de calidad de los valores ambientales afectados.

El estudio concluye con un Documento de Síntesis.

Impactos más significativos y medidas correctoras

Alternativa 1: Esta alternativa discurre, en la mayor parte de su recorrido, junto al ferrocarril de Puigcerdá a La Tour de Querol. Atraviesa terrenos en parte de tipología ambiental periurbana, desde su inicio hasta pasado el vecindario de El Molí del Pont. A esto se deben los principales impactos ambientales causados por esta alternativa, tanto durante la construcción como durante la explotación: efecto barrera, ruido y contaminación atmosférica sobre las viviendas próximas, siendo necesario expropiar varias edificaciones habitadas.

Se produce un efecto negativo sobre las perspectivas urbanísticas, al no tener en cuenta la futura variante sur de Puigcerdá.

Otro impacto negativo de esta solución es la descompensación de la explanación, siendo necesario un aporte de 235.000 m³ de tierras de préstamo para los terraplenes. La afección sobre la fauna, la vegetación y las aguas, que se produce principalmente en el cruce del río Aravó, se considera moderada.

La afección sobre la agricultura y ganadería, al discurrir junto al ferrocarril, será baja, al igual que el impacto paisajístico y por los mismos motivos.

Al ir los trazados muy próximos en 1.400 m, se suprimirán las zonas de dominio público y de servidumbre de carretera y ferrocarril en una de sus márgenes.

En cuanto al efecto socioeconómico sobre la población, el impacto será positivo.

Entre las principales medidas correctoras están la construcción de un falso túnel de 275 m junto al barrio de El Pont de Sant Martí y la reposición de las sendas existentes. También se ha previsto el extendido y plantación de tierra vegetal en todos los taludes, enlaces, isletas y junto a las obras de fábrica. Hay previstas pantallas vegetales antirruído y 700 m² de pantallas artificiales.

Alternativa 2: Sus impactos más significativos son la afección paisajística, al discurrir el trazado en más del 65 por 100 en terraplén por una llanura muy visible. Esta afección se complementa con la necesidad de 200.000 m³ de préstamos.

Otro impacto importante es el que se produce sobre la agricultura y la ganadería, al partir muchos campos de cultivo y prados de siega y producir un efecto barrera para el paso de la maquinaria y el ganado.

También se produce un fuerte impacto sobre la vegetación, al atravesarse una importante masa de vegetación junto al camping; el resto del arbolado afectado en la llanura tiene más valor que el de la alternativa 1. También se afectan puntualmente algunas especies herbáceas importantes en el bosque de ribera del río Aravó.

La afección sobre las aguas superficiales, aguas subterráneas, ruido, fauna, urbanismo y socioeconomía se considera moderada.

La principal medida correctora es la construcción de un falso túnel junto al camping de Saneja de 250 m de longitud. También se ha previsto el extendido y plantación de tierra vegetal en taludes, isletas, enlaces y junto a las obras de fábrica. Hay previstas pantallas antirruído vegetales y 800 m² de pantallas artificiales.

Alternativa 3: Destaca como impacto importante la afección sobre las aguas de infiltración, por la barrera hidráulica que supondrá la carretera al discurrir más del 70 por 100 del trazado en desmonte.

Por los mismos motivos que para la alternativa 2, el impacto se considera fuerte sobre la vegetación, la agricultura y la ganadería.

Presenta impactos moderados sobre el paisaje, al ir la mayor parte del trazado en desmonte, así como sobre las infraestructuras, la fauna y la socioeconomía.

Los impactos debidos al ruido son leves, pues solo se altera el nivel sonoro de algunas edificaciones dispersas, y sobre las perspectivas urbanísticas se consideran positivos, al preverse un enlace al sur de Puigcerdá que facilitará la conexión de la N-152 con la N-116 francesa.

Al igual que en la alternativa anterior, la principal medida correctora es un falso túnel de 250 m de longitud junto al camping de Saneja. También se ha previsto el extendido y plantación de tierra vegetal en taludes, isletas, enlaces y junto a las obras de fábrica. Se ha previsto la instalación de pantallas vegetales y de 450 m² de pantallas artificiales antirruído.

Resumen

Desde el punto de vista ambiental, la alternativa 1 es la que menos impactos produce, seguida de la 3. La alternativa 2 es claramente la más impactante. Evaluado de forma global, el impacto es moderado, especialmente para las alternativas 1 y 3, y compatible, si se ejecutan las medidas correctoras previstas. Para cada alternativa se propone un Plan de Vigilancia y Seguimiento Ambiental.

Las cantidades presupuestadas para las medidas correctoras son de 57,7 M. de pts. para la solución 1, de 62,4 para la 2 y de 58,9 M. de pesetas para la 3.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones:

Ministerio de Defensa: Emite informe favorable, sin más consideraciones.

Generalidad de Cataluña. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Dirección General de Urbanismo: Considera que la alternativa 1 es la única viable en base a las siguientes consideraciones:

Se adapta a las directrices del Plan General Intermunicipal de la Cerdanya, aprobado en 1986.

Se trata de una solución proporcionada a la demanda, para lo cual el enlace en una primera fase debería ser a nivel.

Al atravesar en túnel el núcleo del Pont de Sant Martí, permite mantener éste con sus actuales características, calidad ambiental y aislado de la carretera.

Aunque los túneles del Cadí y Puymorens no permiten el desdoblamiento, esta solución podría desdoblarse en el futuro sin afectar más que dos casas.

El acceso a Puigcerdá queda bien resuelto para los vehículos provenientes de Francia.

Propone mantener el trazado en todo el tramo en la margen izquierda del río Aravó.

Esta propuesta, que es menos costosa que la 3, contaría con el apoyo de los Ayuntamientos de Puigcerdá y Guils de Cerdanya.

Generalidad de Cataluña. Departamento de política Territorial y Obras Públicas. Junta de Aguas: El informe incide en los siguientes aspectos:

No se ha realizado el estudio de zonas inundables que se propuso en la respuesta a las consultas previas. Además, los caudales de avenida calculados para periodos de retorno de 100 y 500 años son muy inferiores a los calculados por la Junta. Por tanto deberá grafarse la avenida de período de retorno de 500 años y comprobar que la alternativa elegida se encuentra fuera de ella. Asimismo, el viaducto sobre el río Carol deberá tener una capacidad de desagüe superior a un caudal de 5985,67 m³/sg.

Considera correctas las medidas correctoras para la reposición de la vegetación de ribera.

Si se demostrase la afección a los pozos de abastecimiento, deberían tomarse las medidas necesarias para asegurar éste. Propone elevar la rasante para evitar la afectación del nivel de saturación del acuífero. El dren longitudinal también deberá quedar por encima de la cota de éste.

Propone el acondicionamiento de las zonas de préstamos y vertederos. Indica la tramitación previa de extracción de áridos por préstamos y vertederos si estos se encuentran en el —Dominio Público Hidráulico o en su zona de policía.

Diputación de Girona: Considera que en el estudio informativo se justifica la elección de la alternativa 3. Resalta que las alternativas 1 y 3 son muy parecidas, escogiéndose la 3 por razones de impacto ambiental.

Ayuntamiento de Alp (Girona): Se opone a las tres alternativas por cuanto no existe una previsión integral que contemple la totalidad de trazado a través de la red viaria de la Cerdanya y que, por tanto, permita valorar el impacto y consecuencias del mismo. Propone la redacción consensuada entre todas las administraciones afectadas del plan especial previo antes mencionado.

Ayuntamiento de Bolvir (Girona): Se opone a las tres alternativas por no plantear de forma global todos los pasos de carreteras de la Cerdanya. En caso de aprobarse alguna, la única alternativa válida sería la 1.

Ayuntamiento de Das (Girona): Solicita que se deje sin efecto la información pública por no contemplarse el conjunto de la carretera entre los dos túneles. Por otra parte, si se elige la solución 3, la carretera pasaría sobre la N-260, se une con una glorieta con la N-152 y se tendría que retroceder para ir hacia la Seo de Urgell. Por ello, se debe contemplar el enlace completo de las dos carreteras, la N-260 y la N-152.

Ayuntamientos de Ger, Isóvol y Meranges (Girona): Se opone a las tres alternativas: A las 2 y 3 por sus efectos medioambientales y por oponerse al Plan General Intermunicipal de la Cerdanya, y a la 1 por aumentar el efecto barrera producido por otras carreteras existentes y el ferrocarril.

Ayuntamiento de Guils de Cerdanya (Girona): Se opone a las tres alternativas propuestas por aumentar el efecto barrera de otras carreteras ya existentes y del ferrocarril. La única que el Ayuntamiento aceptaría como válida sería la 1, que figura en el Plan General Intermunicipal de la Cerdanya.

La alegación incluye cuatro anejos, cuyo resumen es el siguiente:

El Anejo 1 corresponde a una propuesta viaria entre los Túneles del Cadí y Puymorens, en la que considera dos alternativas. Entre Puigcerdá y Francia solo tiene en cuenta el trazado de la alternativa 1 y propone dos en el lado francés.

El Anejo 2 es un manifiesto suscrito por nueve entidades de la Cerdanya, donde se solicita una planificación pluridisciplinaria a nivel urbanístico y paisajístico.

El Anejo 3 es un manifiesto suscrito por los Ayuntamientos de Puigcerdá, Urús, Meranges, Alp, Ger, Fontanals de Cerdanya, Das e Isóvol apoyando esta alegación.

El Anejo 4 es un requerimiento del año 1993 del Ayuntamiento a la Generalidad, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y al Gobierno Civil de Girona para que se realice un estudio de las necesidades viarias de la comarca.

Por último, se incluye en la alegación un estudio de impacto ambiental de las soluciones 1 y 3, en el que se concluye que el impacto de la solución 1 es bastante inferior al de la 3, que llega a producir impactos severo-críticos sobre los medios hidrológico y el socioeconómico.

Ayuntamiento de Puigcerdá (Girona): En su alegación realiza las siguientes consideraciones:

Debe utilizarse y potenciarse el transporte público por ferrocarril.

Los movimientos desde el túnel del Puymorens hacia Perpiñán deben realizarse en territorio francés y no utilizando una futura ronda sur de Puigcerdá, que considera innecesaria.

Debe considerarse una cuarta alternativa, que partiría de la N-260 y discurriría por un nuevo trazado entre Bolvir y la Tour de Querol, al oeste de Saneja.

La alternativa 1 se ajusta a lo previsto en el Plan General Intermunicipal de la Cerdanya. Su principal ventaja es que discurre paralela al ferrocarril y sus principales inconvenientes, su afección a núcleos habitados y que limita el desarrollo urbanístico de Puigcerdá. En el caso de ser la solución elegida, debería suprimirse el paso superior en el origen sobre la rotonda actual, el trazado debe mantenerse en la margen derecha del río para evitar un doble cruce absurdo y evitar también el cruce del camino de la Vinyola.

La alternativa 2 debe descartarse por su notable impacto y disfuncionalidad.

La alternativa 3 tiene como aspectos mas negativos la afección a terrenos agrícolas y a los acuíferos, además de la escasa altura del puente sobre el río. De ser seleccionada, debería eliminarse su primer tramo y conectarse con la N-260, pues una nueva ronda sur de Puigcerdá se considera innecesaria.

Ayuntamiento de Fontanals de Cerdanya (Girona): Por razones territoriales y ambientales no acepta las alternativas propuestas que canalizan el tráfico por la recta de Queixans. En caso de que la carretera fuese imprescindible, la alternativa 3 con algunas modificaciones resulta la menos distorsionadora. Estas modificaciones consistirían en deprimir la carretera con respecto al terreno por motivos de integración paisajística y para disminuir el efecto barrera y en eliminar el primer tramo de variante entre las carreteras N-260 y N-152, ubicando en la primera el origen de la variante mediante una rotonda a nivel, por motivos funcionales, ambientales y de seguridad.

Ayuntamiento de Urús (Girona): Considera que la alternativa 3, además de sus inconvenientes medioambientales, principalmente por la ocupación de terrenos agrícolas, no conecta de forma directa con la N-260, lo que puede producir disfuncionalidades y desviar por la N-152 tráfico que deberían ir por la N-260, por lo que solicita que se realice un enlace con esta carretera.

Agrupación de vecinos del Pont de Sant Martí y zona industrial: Rechazan la alternativa 1 por discurrir a menos de 100 m. de terrenos urbanos, en contra de lo dispuesto en la Ley de Carreteras.

Podium Ceretanum. Asociación de Vecinos de la Villa de Puigcerdá (Girona): No consideran necesaria una nueva carretera, puesto que pequeñas mejoras viarias serían suficientes. La nueva carretera produciría importantes deterioros en el medio ambiente debidos al efecto barrera, ruidos y otros. Además, no se justifica la previsión de cuatro carriles cuando los túneles del Cadí y del Puymorens no pueden ser desdoblados.

Asociación de Vecinos Podium Ceretanum. Grup de Pagesos i Ramaders: Solicitan que se tengan en cuenta los caminos y pasos de ganado y que las expropiaciones perjudiquen lo menos posible a las unidades agrícolas.

Regantes de la Acequia Mas d'en Cot: La alternativa 3 afecta a la acequia en cuestión, que en esta zona discurre en mina, por lo que solicita que se tenga en cuenta su reposición.

Colectivo «Grupo de Opinión de la Cerdanya». Asociación de Vecinos de Alp. Asociación de Amigos de Das. Diversas Asociaciones de la Cerdanya: La alegación se basa en dos argumentos: por una parte, el tráfico actual entre los túneles del Cadí y del Puymorens no justifica la necesidad de una nueva carretera que atentaría contra los valores naturales y turísticos de la Cerdanya; por otro lado, cuando la carretera sea necesaria, deberán analizarse las posibles alternativas del tramo completo del eje E9 por la comarca, desde la frontera al túnel del Cadí.

Depana: Consideran que debe realizarse un proyecto global para todo el trazado del enlace túnel— túnel en la Cerdanya, del cual la variante de Puigcerdá será una parte. De forma subsidiaria, expresan que es preferible la alternativa 1, aún discrepando de algunos parámetros de trazado.

D. Vicens Capdevila Cardona, presidente de la entidad Ceretania: El proyecto de la nueva carretera debería contemplar las comunicaciones entre Barcelona y Toulouse-París, el desarrollo de la Cerdanya y la agresividad sobre el territorio. Asimismo considera que la alternativa 1 es superior a la 3 por varias razones: por discurrir junto al ferrocarril en la mayor parte de su recorrido (1.400 m.), por su escasa o nula afección sobre la fauna, vegetación, aguas, agricultura y ganadería, por su reducido impacto paisajístico y por limitar el crecimiento urbanístico hacia el este de Puigcerdá.

Doña Montserrat Tenas Abellon, representante de Iniciativa per Catalunya Els Verts en la Cerdanya. Doña Silvia Arderiu Trullas: Consideran que la alternativa 1 podría ser válida, por ser la que menos impacto tiene sobre el territorio, pero deben modificarse sus parámetros constructivos de acuerdo con las necesidades reales de la comarca. Solicitan asimismo que se incluya en el estudio informativo el tramo completo entre el túnel del Cadí y la frontera francesa.

«Freshland, S. L.» y don José Junoy Fatjó: Aducen que el trazado a resolver es del itinerario Barcelona-Toulouse, y en lo que respecta a la Cerdanya, la unión de los túneles del Cadí y del Puymorens, deben rechazarse las tres alternativas por ser soluciones parciales y tener efectos muy negativos sobre el territorio.

Doña Pepita Llombart Sahis y otras 165 firmas y don Lluís Suñé Isern y otras 149 firmas: Consideran que en estos momentos no es necesaria la carretera, cuando además en la parte francesa aún no se han definido los proyectos. En todo caso, descartan la alternativa 2 en su totalidad y la alternativa 3 por ser perjudicial en los aspectos ecológico, medioambiental y paisajístico y actuando en contra del crecimiento urbanístico y socioeconómico de la comarca. La alternativa 1 podría ser válida si se modificasen sus parámetros constructivos.

Don Ramón Guinot i Rosell: En la alegación, dividida en siete partes, realiza las siguientes consideraciones:

La alternativa 1 es la más corta y por lo tanto la de menos impacto sobre el territorio.

La alternativa 1 desarrolla más de la mitad de su trazado paralelo al ferrocarril. Las otras dos, en particular la 3, tienen casi todo su trazado en terrenos agrícolas, con un mayor impacto económico sobre este sector.

La alternativa 1 dará un nuevo acceso a Puigcerdá desde Francia, lo que enriquecerá una zona ahora desaprovechada.

La alternativa 1 es la que tiene menos estructuras importantes y el terraplén pasado el río no es visible por estar en una hondonada.

Las alternativas 2 y 3 tienen el doble de puntos conflictivos (cruces de vías y río) que la alternativa 1.

El túnel del Pont de Sant Martí evita el impacto sobre una zona habitada y resuelve al tiempo tres cruces con caminos.

La alternativa 3 no resuelve el tránsito de La Seo de Urgell con Toulouse, para lo cual debería comenzar en la rotonda actual.

En conclusión, considera que la alternativa 1 es la más ventajosa, seguida de la 2 y en último lugar la 3.

Don Xavier Cosp Pons: Considera que la variante de Puigcerdá como unión de las carreteras N-152 y RN-20 debe enmarcarse en un contexto más amplio de unión de los túneles del Cadí y Puymorens y sus conexiones a la Seo de Urgell, Perpiñán y el puerto de Tossas. Propone que se convoque un concurso internacional por las administraciones implicadas para la elaboración de un plan global de carreteras para la Cerdanya.

Don José Morer Tor, en representación de la Estación de Servicio «Morer Puigcerdá, S. A.», solicita que se tenga en cuenta que la estación de servicio, situada en el p.k. 179,285 de la N-260, quedaría fuera del itinerario internacional Cadí- Puymorens y que deberían compatibilizarse las alternativas 1 y 2 con la estación de servicio para dar accesibilidad al tráfico de la N-260.

Don Carles Macià Aldrich: Considera que la alternativa 3 es la mas perjudicial por sus efectos sobre la agricultura, la hidrología, la flora, la fauna, por el efecto barrera, por el ruido sobre núcleos habitados, por los nuevos enlaces y conexiones. La alternativa 1 es la única viable con ciertas modificaciones.

Doña María Sirvent Avellanet: Todas las alternativas producen notables afecciones al medio, por lo que deberían discutirse en profundidad y tener muy en cuenta la opinión de los habitantes de la Cerdanya. En último caso considera que la alternativa 1 es la que produciría un menor impacto con las oportunas correcciones.

421

RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de un grupo térmico de ciclo combinado de aproximadamente 400 MW de potencia nominal eléctrica, que utilizará gas natural como combustible principal, en la Central Térmica de Santurce (Vizcaya), promovida por «Iberdrola, Sociedad Anónima».

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 de las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido los Reales Decretos 695/2000, de 12 de mayo, y 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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 formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, el promotor, Iberdrola, remitió con fecha 15 abril de 1998 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de construcción de un grupo térmico de ciclo combinado, que utilizará gas natural como combustible principal, de aproximadamente 400 MW de potencia nominal eléctrica, que se ubicará en la Central Térmica de Santurce, propiedad de Iberdrola y situada en la margen izquierda de la ría de Bilbao, en zona portuaria del término municipal de Santurce, Vizcaya.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, con fecha 11 de junio de 1998 inició un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre los aspectos ambientales más significativos y los contenidos específicos a considerar por el titular del proyecto en el estudio de impacto ambiental, así como otras posibles alternativas de actuación.

Fueron consultadas 37 entidades, entre las que se incluyen entidades de la Administración estatal y autonómica, los ayuntamientos más próximos, varios centros de investigación y asociaciones ecologistas. La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

En virtud del artículo 14 del reglamento, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 7 de octubre de 1998, remitió al promotor las contestaciones recibidas, indicando la opinión del órgano ambiental con respecto a los aspectos más significativos que deberían tenerse en cuenta en la realización del estudio de impacto ambiental.

La Subdelegación del Gobierno en Vizcaya, a instancia del órgano sustantivo, entonces la Dirección General de la Energía del Ministerio de

Industria y Energía, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente a trámite de información pública el proyecto de la instalación y el estudio de impacto ambiental, en el que se contemplaba la construcción y funcionamiento del nuevo grupo de ciclo combinado.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 29 de marzo de 1999, la Dirección General de la Energía remitió a la Dirección General Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Con fecha 24 de mayo de 1999, Iberdrola remitió el estudio «Efecto de los vertidos de refrigeración de la Central Térmica de Iberdrola en Santurce sobre la calidad del agua y estado trófico del Abra de Bilbao tras la ampliación del Puerto Exterior» realizado por el Departamento de Biología Vegetal y Ecología de la Universidad del País Vasco en el año 1993. Las conclusiones de dicho estudio han servido para la realización del estudio de impacto ambiental sometido a información pública. Asimismo, aportó una documentación complementaria referente a la contaminación atmosférica y de los vertidos a las aguas del Abra de Bilbao.

En base a un primer análisis de la documentación disponible se consideró necesario se ampliase la información referente al impacto del vertido térmico en las aguas del Abra de Bilbao, lo que se comunico al promotor, Iberdrola, en la reunión mantenida el 2 de noviembre de 1999, indicándole la necesidad de aportar la información solicitada o bien obtuviese previamente la autorización de vertido del órgano ambiental del Gobierno Vasco.

El promotor presentó con fecha 3 de diciembre de 1999, el estudio «Vertidos de la Central Térmica de Santurce» de 30 de noviembre del mismo año. Sin embargo, este estudio no contemplaba todos los aspectos solicitados en la citada reunión del 2 de noviembre de 1999.

Con fecha 4 de diciembre de 2000, el promotor remitió la autorización de vertido emitida por la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco. Dicha autorización incluye, entre otras, las limitaciones oportunas para minimizar y controlar el impacto térmico sobre las aguas del Abra de Bilbao.

El anexo II contiene los aspectos más destacables del estudio de impacto ambiental y los documentos adicionales presentados hasta ese momento.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del proyecto básico y el estudio de impacto ambiental se acompaña como anexo III, en el que también se incluye un resumen del informe remitido, con posterioridad a la información pública, por el Ayuntamiento de Santurce.

Recibido el expediente completo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció consultas con la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco en relación con los contenidos técnicos de dicho expediente. Asimismo, se solicitó informe al Instituto Nacional de Meteorología.

Se procedió a analizar toda la información disponible, consistente en el estudio de impacto ambiental, el expediente de información pública y la documentación adicional presentada hasta el momento por el promotor, Iberdrola. Asimismo se tuvo en cuenta la información ambiental correspondiente al proyecto de otra central térmica de ciclo combinado de 800 MW, proyectada en sus proximidades y promovida por «Bahía de Bizkaia Energía, Sociedad Anónima» (BBE) cuya declaración de impacto ambiental fue formulada por Resolución de 16 de noviembre de 2000 de la Secretaría General de Medio Ambiente y publicada el 12 de diciembre de 2000 en el «Boletín Oficial del Estado».

Como resultado del análisis de la información disponible, y el asesoramiento del Instituto Nacional de Meteorología, se solicitó al promotor, ampliación de información relativa a la evaluación del impacto atmosférico, y al cálculo de altura de chimenea.

Finalmente, con fecha 3 de septiembre de 2001, Iberdrola completó la información adicional solicitada. Un resumen del contenido de la información adicional se incluye en el anexo IV, «Ampliación de información», de esta declaración de impacto ambiental.

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 por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación que constituye el expediente, se considera que el proyecto es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones: