

**17889** *RESOLUCIÓN de 3 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Carretera N-260 eje pirenaico, p. k. 292,5 al 294,8. Tramo: Gerri de la Sal. Variante de población», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

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 de la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 5 de noviembre de 1993, a la antigua Subdirección General de Programación y Evaluación del Impacto Ambiental de la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del estudio informativo «Carretera N-260 eje pirenaico, p.k. 292,5 al 294,8. Tramo: Guerri de la Sal. Variante de población», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 6 de febrero de 1995, la antigua Dirección General Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 23 de octubre de 1999.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 12 de julio de 2000, la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, en el estudio de impacto ambiental y en el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Carretera N-260 Eje Pirenaico. P.k. 292,5 al 294,8. Tramo: Guerri de la Sal. Variante de población».

#### Declaración de impacto ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con visitas sobre el terreno, se considera que para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, solución oeste, tanto en el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se opongan a la presente declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado: La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

Con objeto de disminuir la afección a la geomorfología, vegetación y paisaje, la ubicación definitiva de las bocas norte y sur de los túneles de Gerri (p.k. 1+800 y 2+705) y de Compte (p.k. 2+798 y 3+003) se ajustarán de forma que la afección a los recursos mencionados sea la menor posible. La tipología de los taludes de ambas bocas deberá conjugar los criterios geotécnicos con los de recuperación ambiental con objeto de favorecer su integración paisajística.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación: Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior 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 los 2 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 incluyendo, en caso que sea necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del barranco de Compte las pilas y los estribos del viaducto sobre el mismo se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción del viaducto se procurará producir la mínima afección posible a la vegetación de ribera, que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

Asimismo se deberán extremar los cuidados en los pp.kk. 1+100 y 3+100-3+200 (enlace norte) en los que la variante se desarrolla junto al río Noguera Pallaresa. En estos puntos se deberá prestar especial atención, para evitar la afección a la vegetación de ribera existente.

Se deberán adoptar las debidas medidas preventivas y correctoras en la excavación de los desmontes entre los pp.kk. 1+150 y 1+550 y en la excavación del emboquillado del lado sur del túnel de Gerri ya que se desarrollan en laderas en equilibrio inestable.

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 y caminos existentes.

Puesto que el proyecto se localiza en una zona de alto riesgo forestal se deberá contemplar en el proyecto este aspecto y por tanto la prohibición de encender fuego. El uso de soldadores se realizará con las medidas preventivas necesarias y bajo control.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas: Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro, las siguientes medidas:

3.1 En el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los cauces, se evitará la rectificación y canalización de los mismos, no permitiéndose la concentración de varios de ellos en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros de cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985, de Aguas, y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Siempre que sea técnicamente viable se colocarán las pilas fuera de los cauces.

3.3 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

Especial mención merece la posible afección al acuífero salino que fluye por la ladera de la montaña por la que se desarrolla el túnel de Gerri. Se deberá estudiar en detalle la posible afección a este acuífero con la obtención de datos que permitan adoptar las debidas medidas correctoras. Por este motivo durante la redacción del proyecto de trazado, se realizarán sondeos a rotación con instalación de piezómetros a lo largo de la traza del túnel. En estos piezómetros se llevarán a cabo medidas del nivel freático y su influencia en el túnel. Estas medidas se tomarán

en un periodo de tiempo lo suficientemente largo para que queden registrados los niveles máximos y mínimos en función de la recarga. Una vez situado el espesor saturado del acuífero, dirección de flujo, gradiente hidráulico, etc. se definirán las medidas concretas a tomar:

Impermeabilización del túnel y conducción de los manantiales atravesados.

Instalación de bombeos permanentes o temporales.

Modificación de la rasante.

Asimismo se tomarán muestras de agua para realizar análisis químicos y establecer la relación con el acuífero.

3.4 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no igualan o sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

3.5 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.6 Durante las obras se colocarán entre los pp.kk. 1+000 al 1+040, 2+680 al 2+840 y enlace norte (2+980-3+223), barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cursos de agua, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

Asimismo se deberán controlar las voladuras que se realicen durante las obras para el emboquillado del lado norte del túnel de Compte, de manera que se evite la caída de rocas y otros materiales al cauce del río que darían lugar a un aumento de la turbidez y la destrucción de la vegetación de ribera.

4. Protección de la fauna: Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

Se adecuará el diseño de las obras de drenaje para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se instalarán rampas rugosas en las cunetas; se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas; se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se estudiará ampliar sus dimensiones, para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso.

Con objeto de minimizar la afeción sobre las especies más valiosas (halcón peregrino, quebrantahuesos, águilas y buitres) que habitan en la zona, durante la redacción del proyecto se mantendrá comunicación con las autoridades competentes en el seguimiento de las aves en la zona para confirmar la ausencia de nidos en las embocaduras de los túneles y si fuera necesario, se realizarán estudios específicos que confirmen este aspecto. Por este motivo, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni otras actividades generadoras de ruido durante el período de diciembre a julio ambos inclusive en la zona de las obras comprendida entre la boquilla norte del túnel de Gerri, y la boquilla sur del túnel de Compte (pp.kk. 2+660 al 2+840), por estar muy próxima a la Solana de la Costaia, si se confirma que en ese lugar nidifican las especies de aves más significativas.

El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, comprobará la utilización de la red de drenaje y los pasos previstos por la fauna. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

Asimismo se tendrá en cuenta el Decreto Autonómico 282/1994, de 29 de septiembre, por el cual se aprueba el plan de recuperación del quebrantahuesos en Cataluña y que es de aplicación en la comarca de Pallars Sobira en la que se enmarca el estudio.

5. Prevención del ruido y vibraciones en áreas habitadas y en áreas de interés faunístico: El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas:

El núcleo urbano de Gerri de la Sal.

Cualquier edificación dispersa situada a menos de 200 metros de la infraestructura.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (24 horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes, medidos a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura y en el suelo urbano consolidado.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o en el suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia de este estudio a la Comisión de Urbanismo de LLeida y a los ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos.

Asimismo, se deberá considerar en la planificación de los trabajos en esta zona, la adopción de sistemas de perforación alternativos a la voladura o se adoptarán medidas pertinentes para atenuar la intensidad de las explosiones (microrretardo y otras), a fin de minimizar el ruido.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido y las vibraciones, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificando en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

6. Medidas de protección del patrimonio cultural: En coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña, se realizará una prospección arqueológica superficial de la franja de ocupación del trazado (ocupando un ancho de 250 metros en total), de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada dirección general, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno de los pp.kk. 1+570 al 1+800 puesto que se encuentra en el entorno de protección del conjunto histórico de Gerri de la Sal.

7. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes: Durante la fase de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos, y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que dicha reposición conlleva.

8. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares: El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares. El emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Se considerarán como zonas de exclusión para la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, al menos, las siguientes: áreas desde las que directamente, o por escorrentía o erosión se afecte al río Noguera Pallaresa y al barranco de Compte, a las comunidades de vegetación de ribera asociadas y a las formaciones de encina carrasca o roble existentes en el entorno. Por este motivo se desestimará el vertedero propuesto en el estudio informativo localizado en el campo de cultivo ubicado a la entrada del barranco de Compte.

El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra: Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra, zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a: las bocas norte y sur de los túneles de Gerri (p.k. 1+800 y 2+705) y de Compte (p.k. 2+798 y 3+003), las zonas utilizadas como vertederos para el depósito de sobrantes, el desmonte proyectado entre los pp.kk. 1+160 al 1+360, la trinchera proyectada entre los pp.kk. 1+371 al 1+560 y los terraplenes entre los pp.kk. 1+060 al 1+200 y del 1+640 al 1+760.

Asimismo se realizará un completo plan de ajardinamiento y urbanización del área de descanso proyectada entre los pp.kk. 1+340 y 1+560.

Puesto que el proyecto se localiza en una zona de alto riesgo forestal, en el plan de revegetación se deberán diseñar cunetas libres de vegetación y las plantaciones deberán proyectarse evitando las especies pirófitas, de forma que la carretera no se convierta en un posible foco de inicio de incendio.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentren comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno

natural y se revegetarán, salvo que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá 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.

10. Seguimiento y vigilancia: El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, para las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras 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 protectoras y correctoras, de 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 y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras: Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, especialmente en lo que se refiere a localización de zonas de préstamo, vertedero e instalaciones auxiliares, según lo expuesto en la condición 8, planeamiento de las voladuras, según lo expuesto en la condición 4, medidas preventivas para preservar la calidad de las aguas de los principales ríos y arroyos y posible afección al acuífero salino, según lo expuesto en la condición 3.

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

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

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas adoptadas para recuperación, restauración e integración de la obra y la defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 9.

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 ambiental.

11. Documentación adicional: La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación 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, así como los siguientes informes y documentos:

Proyecto de tratamiento de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.4, así como el programa de seguimiento analítico de las aguas previsto.

Proyecto de tratamiento para los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión, procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.5.

Estudios y proyecto de medidas a realizar, en su caso, para protección de la avifauna a que se refiere la condición 4.

Proyecto de las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, a que se refiere la condición 5.

Programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, a que se refiere la condición 6.

Proyecto de medidas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere la condición 10.

12. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras: Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y en las condiciones de la presente declaración que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan 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, 3 de septiembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO I

### Consultas previas realizadas y resumen de las respuestas recibidas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Catalana.	—
Antiguo Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA) .....	X
Dirección Territorial del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) en Barcelona .....	—
Gobierno Civil de Lérida .....	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Generalidad de Cataluña .....	—
Junta de Aigües. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña .....	—
Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña .....	X
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña .....	X
Subdirección General de Conservación de la Naturaleza del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalitat de Cataluña .....	X
Diputación Provincial de Lérida .....	—
Ayuntamiento de Gerri de la Sal (Lérida) .....	X
Delegación del Centro Superior de Investigaciones Científicas en Barcelona .....	—
Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) .....	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España .....	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental .....	—
Institut Recerca i Tecnologia Agroalimentaria) .....	—
Consejo de Investigación y desarrollo del Consejo Superior de Investigaciones Científicas en Barcelona .....	—
Instituto de Investigación y Desarrollo Agrario (Lérida) .....	—
Programa MAB Alt Prineu. Ayuntamiento de la SEU d'Urgell (Lérida) .....	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Biología. Barcelona .....	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Bellaterra (Barcelona) .....	—
Departamento de Geoquímica, Petrología y Prospección Geológica. Barcelona .....	—
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Bellaterra (Barcelona) .....	—
Facultad de Geografía e Historia. Barcelona .....	—
Cátedra de Geología Dinámica y Paleontología. Facultad de Geología. Barcelona .....	—
Departamento de Edafología y Climatología. Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos. Lérida .....	—
Alternativa Verde Barcelona .....	—
Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPAN). Barcelona .....	—
Grup d'estudis de la natura ANDRIAS. Barcelona .....	—
Colectivo Ecologista Libertario (CEL). Barcelona .....	—
Fundación CIDOB. Barcelona .....	—
Fundación Carles Pi i Suñer Studis Autonomics. Barcelona .....	—
Fundación Roca Gales. Barcelona .....	—
Asociación Vido Sana. Barcelona .....	—
Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (C.O.D.A.). Madrid .....	—
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEDENAT). Madrid .....	—
Federación de Amigos de la Tierra (F.A.T.) Madrid .....	—
Asociación de Defensa de la Naturaleza (ADENA). Madrid .....	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO). Facultad de Biología. Universidad Complutense. Madrid .....	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

El antiguo ICONA, destaca la grave afección a las comunidades animales y vegetales asociadas al río Noguera Pallaresa y la proximidad a la reserva natural parcial Noguera Pallaresa-Collegats con presencia de aves rapaces, incluidas en el anexo I de la directiva 79/409/CEE, así como de peces y anfibios endémicos, y nutria.

La Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña, tras analizar las dos alternativas presentadas concluye que la alternativa 1, después denominada solución

oeste, tendrá menos impactos ambientales, y considera necesario someter el estudio a procedimiento de evaluación de impacto ambiental aunque no era exigible según la normativa vigente en el momento de su redacción.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña, indica que es conveniente la realización de un seguimiento arqueológico de las obras e informa de la existencia de dos construcciones tipo militar así como de la villa de Gerri y el Monasterio de Santa María, todos protegidos como bienes de interés cultural por la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español y por la Ley 9/1993 de Patrimoni cultural Catalá. Asimismo manifiesta que la alternativa 2, después denominada solución este-2, no se considera aceptable por afectar a las salinas, siendo la alternativa 1, después denominada solución oeste, la más viable.

Finaliza indicando que el proyecto se desarrolla en una zona protegida como paraje pintoresco por lo que el proyecto final debe pasar por la Comisión del Patrimonio de Lleida.

La Subdirección General de Conservación de la Naturaleza del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalitat de Cataluña, indica la conveniencia de realizar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental con el objeto de unificar criterios con la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de Carreteras de Cataluña, que obliga a realizar este procedimiento para la red de carreteras que gestiona la Generalitat de Cataluña.

Asimismo indica que se deberá prestar especial atención a el río Noguera Pallaresa, que aguas debajo de Gerri de la Sal tiene la reserva natural parcial de Noguera Pallaresa-Collegats; a las obras de canalización del barranco de Euseu por la alternativa 2, después denominada solución este; a los niveles de ruido que se producirá en la población de Gerri de la Sal; y a la afección al paisaje del Pirineo.

El antiguo Gobierno Civil de Lérida, hoy Subdelegación de Gobierno, indica que la alternativa 2, después denominada solución este, discurre a escasa distancia de la iglesia de Santa M.<sup>a</sup> de Gerri de la Sal, declarada «Bien de Interés Cultural» y del área recreativa situada entorno a la misma. Asimismo indica la necesidad de evaluar el impacto en cuanto a niveles sonoros y la afección a la calidad paisajística del entorno de la iglesia mencionada. Asimismo, señala que se deben aplicar las debidas medidas correctoras para minimizar el impacto global de la obra y estudiar los posibles efectos inducidos en la creación de nuevas edificaciones entorno al eje viario y en la zona de interés histórico-cultural.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España, recuerda una serie de aspectos de carácter general, que deben ser tenidos en cuenta en la redacción del estudio de impacto ambiental.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es la selección del trazado más recomendable para la construcción de una variante de la actual carretera N-260, que evite la travesía de Guerri de la Sal previo análisis de las ventajas e inconvenientes de cada una de las opciones propuestas.

El estudio se desarrolla en las proximidades de la localidad de Gerri de la Sal, sede del Ayuntamiento del municipio de Baix Pallars (128,8 km<sup>2</sup> y 351 hab.), al que pertenece. La variante planteada tiene las siguientes características de trazado:

- Velocidad de proyecto: 80km/h.
- Calzada: 7,00 m y 10,50 m en túneles y estructuras.
- Arcenes: 2 × 1,50 m y 2 × 1,00 m en túneles y estructuras.
- Plataforma: 10 m y 13,90 m en túneles y estructuras.
- Aceras: 2 × 0,7 en túneles y estructuras.

El estudio se desarrolla en una sola fase en la que se plantean tres alternativas que se desarrollan en sentido sur-norte incorporando un área de descanso en el inicio del tramo:

La solución oeste, discurre por la margen derecha del río Noguera Pallaresa. Tiene una longitud de 2.224 metros (del p.k. 1+000, al p.k. 3+223,78). La solución presenta como elementos de trazado singulares los siguientes:

#### Conexiones:

Intersección sur, situada entre los pp.kk. 1+140 y 1+540, de planta en T canalizada mediante isletas, dotada de carril central de giro e incorporación. Enlace norte. Semienlace situado entre el p.k. 3+100 y el p.k. 3+300.

#### Estructuras y túneles:

Estructuras y túneles	Situación	Longitud – metros
Túnel número 1.	p.k. 1+800 al p.k. 2+705.	905
Viaducto del Compte.	p.k. 2+716 al p.k. 2+800.	84
Túnel número 2.	p.k. 2+800 al p.k. 3+003.	203

#### Estructuras y túneles solución oeste.

A la salida del segundo túnel la traza conecta con la actual N-260 con la cual coincide durante 270 m hasta alcanzar el final del proyecto. Resulta un volumen de 161.822,4 m<sup>3</sup> de material a depositar en vertedero.

Presupuesto: 2.502.267.569 pesetas de ejecución material y 2.977.698.407 pesetas de ejecución por contrata.

La solución este-1, tiene una longitud de 2.796 metros (del p.k. 1+000 al p.k. 3+796) desarrollándose por la margen izquierda del río Noguera Pallaresa. La solución presenta como elementos de trazado singulares lo siguiente:

#### Conexiones:

Intersección sur, situada entre los pp.kk. 1+000 y 1+348, de planta en T canalizada mediante isletas, dotada de carril central de giro e incorporación.

Intersección norte, situada entre los pp.kk. 3+420 y 3+660 y de características similares.

#### Estructuras y túneles son los siguientes:

Estructuras y túneles	Situación	Longitud – metros
Puente s/ Noguera Pallaresa.	p.k.1+180 al p.k. 1+320.	140
Túnel número 1.	p.k. 1+860 al p.k. 2+006.	146
Túnel número 2.	p.k. 2+029 al p.k. 2+374.	345
Túnel número 3.	p.k. 2+374 al p.k. 2+523.	149
Puente d'Enseu.	p.k. 2+530 al p.k. 2+564.	34
Túnel número 4.	p.k. 2+580 al p.k. 3+345.	765
Puente s/ Noguera Pallaresa.	p.k. 3+370 al p.k. 3+590.	220

#### Estructuras y túneles solución este-1.

Resulta un volumen de 53.484,3 m<sup>3</sup> de material a depositar en vertedero. Presupuesto: 3.903.697.353 pesetas, de ejecución material y 4.645.399.850 pesetas de ejecución por contrata.

La solución este-2, discurre por la margen izquierda del río Noguera Pallaresa. Tiene una longitud de 2.735 metros (del p.k. 1+000 al p.k. 3+735). La solución presenta como elementos de trazado singulares lo siguiente:

#### Conexiones:

Intersección sur, situada entre los pp.kk. 1+000 y 1+348, de planta en T canalizada mediante isletas, dotada de carril central de giro e incorporación.

Intersección norte, situada entre los pp.kk. 3+420 y 3+660 y de características similares.

#### Estructuras y túneles:

Estructuras y túneles	Situación	Longitud – metros
Puente s/ Noguera Pallaresa.	p.k.1+180 al p.k. 1+320.	140
Túnel número 1.	p.k. 1+860 al p.k. 2+006.	146
Túnel número 2.	p.k. 2+029 al p.k. 2+374.	345
Túnel número 3.	p.k. 2+374 al p.k. 2+535.	161
Puente d'Enseu.	p.k. 2+540 al p.k. 2+580.	40
Puente s/ Noguera Pallaresa.	p.k. 3+250 al p.k. 3+530.	280

Estructuras y túneles solución este-2.

Resulta un volumen de préstamos 84.850,2 m<sup>3</sup> de material de préstamo.

Presupuesto: 2.687.583.693 pesetas de ejecución material y 3.198.224.595 pesetas de ejecución por contrata.

Para seleccionar la alternativa, se ha realizado un análisis multicriterio tomando como criterios de selección los siguientes elementos:

Calidad del trazado.

Dificultades de ejecución.

Coste.

Impacto ambiental.

Las conclusiones extraídas del mismo son las siguientes:

Desde el punto de vista del trazado resulta comparativamente más ventajosa la solución este-1. En cuanto a longitud del trazado, es más favorable la solución oeste. Desde el punto de vista de la ejecución la mejor solución es la solución oeste. La solución oeste es la de menor coste, aunque la solución este-2 tiene un coste similar. La solución oeste es la de menor impacto ambiental.

Por lo tanto, el análisis multicriterio opta como mejor solución por la alternativa oeste.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

El área de estudio se sitúa en las proximidades del núcleo urbano de Gerri de la Sal. El estudio primeramente realiza un inventario ambiental del que hay que destacar lo siguiente:

En relación con el patrimonio cultural, la existencia en la zona del acuífero salino de Gerri utilizado para producción de sal (producción histórica de alto interés), de un camino medieval y cinco edificios catalogados entre los que destaca el monasterio de Santa María de Gerri.

En cuanto a la flora cabe señalar la existencia de vegetación de ribera en la orilla del río Noguera Pallaresa y en las cuencas que lo alimentan, así como encinares de «*Quercus ilex ssp.*» rotundifolia con estrato arbustivo de «*Buxus sempervirens*» en las solanas y rodales en los que predomina el roble valenciano («*Quercus faginea*») en las zonas más húmedas y sombrías.

En relación con la fauna se señala la existencia de tres especies singulares: La nutria, especie indicadora de calidad de las aguas, en la parte baja del río; el tritón pirenaico endémico de la zona pero que se localiza fuera de la zona afectada por las obras —al SE de la misma—; y una pareja de halcón peregrino.

A continuación el estudio analiza los impactos más significativos que producirían las diferentes alternativas, atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan.

En la solución oeste se considera posible, aunque muy poco probable, la afección al acuífero salino de Gerri, ya que su afloramiento se sitúa 42 metros más abajo que la rasante del túnel. También se considera posible afectar a la Casa de la Sal por las vibraciones que se pudieran transmitir durante las voladuras que se tengan que realizar para la construcción del túnel de Gerri.

Las soluciones este 1 y este 2 producirían un impacto severo en la calidad y turbidez de las aguas superficiales y en la vegetación de ribera del río Noguera Pallaresa debido a que ambas alternativas cruzan su cauce en dos ocasiones, y mayor que el que produciría la solución oeste en la que el impacto se califica de moderado. El impacto se considera más negativo en la solución este 2. En estas dos soluciones, los viaductos que se prevé construir para el cruce del cauce generarían un impacto visual persistente en el paisaje calificado de severo. El impacto que produciría la solución este 1 sería menor por estar previsto la mayor parte de su trazado en túnel. Ambas alternativas cruzan el camino medieval y pasan por el entorno de protección del monasterio de Santa María de Gerri.

Los impactos sobre la geología, geomorfología y edafología de la zona se consideran moderados en las tres opciones.

La afección a la fauna, especialmente la nutria, se producirá durante el período de construcción. Con respecto a la vegetación se producirá

la desaparición o alteración de las comunidades vegetales por donde pasa la vía. Las perspectivas urbanísticas podrían verse afectadas por la construcción de este tramo de carretera, pero en ningún caso se impedirá el crecimiento de Gerri de la Sal.

A nivel socioeconómico el impacto es positivo. El impacto producido por el ruido sobre la población aumentará durante la construcción, aunque disminuirá durante la explotación por el alejamiento del trazado del núcleo urbano de Gerri de la Sal. Las demás alteraciones se consideran mínimas.

Como medidas correctoras encaminadas a conseguir la estabilización de taludes y la integración paisajística se incluyen las siguientes: extensión de tierra vegetal, hidrosiembra, plantaciones de árboles y arbustos autóctonos especialmente de ribera, construcción de muros jardín y construcción de escolleras.

Otras medidas correctoras propuestas son: Control de voladuras para evitar vibraciones perjudiciales en los edificios catalogados y evitar caída de rocas a la ribera del río; minimización del espacio ocupado por la vía; adaptación de las obras de drenaje al paso de anfibios, reptiles y micromamíferos para evitar el efecto barrera; construcción de un drenaje para las aguas saladas que fluyan al interior del túnel de Gerri y así reconducirlas hasta la fuente actual, realizando previamente estudios detallados del flujo del acuífero.

También se propone en el estudio de impacto ambiental, para evitar afectar a la fauna y especialmente al halcón peregrino (considerado especialmente sensible), ejecutar fuera de los períodos de nidificación la construcción del túnel de Comte.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental y acaba concluyendo que la solución oeste es la mejor desde el punto de vista ambiental.

### ANEXO IV

#### Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública

En el período de información pública se han presentado 4 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico de la Generalitat de Cataluña, se muestra partidario de la solución oeste y establece un conjunto de medidas correctoras y protectoras adicionales a tener en cuenta en la redacción del proyecto de construcción.

La Subdirección General de Bosques de la Generalitat de Cataluña menciona que el estudio de impacto ambiental es preceptivo sobre todas las actuaciones en obras o infraestructuras gestionadas por las administraciones públicas que afecten a terrenos forestales, según la Ley Forestal de Cataluña.

Por otro lado, manifiesta que desde la redacción del estudio de impacto ambiental se han aprobado una serie de normas que modifican la situación con respecto a la fecha de redacción del estudio de impacto ambiental: Ley de vías pecuarias del Estado, Decretos de la Generalitat de Cataluña 64/1995 y 130/1998 que establecen medidas preventivas en áreas de influencia de carreteras, y que hay que aplicar en este proyecto por encontrarse el municipio en una zona de alto riesgo forestal, y el plan de recuperación del quebrantahuesos (Decreto 282/1994). Señala que estos aspectos deberían ser recogidos en apéndices del estudio de impacto ambiental.

También señala el riesgo de afección al acuífero de Gerri de la Sal, solicitando la impermeabilización del túnel, y una mejor definición de los vertederos, desechando el propuesto en el barranco de Comte, por encontrarse en situación desfavorable ante el riesgo de avenidas.

El Ayuntamiento de Baix Pallars, se muestra partidario de la solución oeste, desechando las este-1 y este-2. Asimismo indica la necesidad de tener en cuenta en la señalización la inclusión de carteles informativos de los principales monumentos y servicios de la localidad y solicitan la creación de una vía de servicio.

Por otro lado solicita que se modifique el tramo de conexión con la N-260 al norte de Gerri de la Sal y se estudie una alternativa al acceso a Peramea y Montcortés.

Finaliza con la solicitud de estudiar la instalación de un edificio de servicios e información turística dentro del área de servicios proyectada.

Don Alfonso Badia Solsola, realiza una alegación en la que no se reflejan aspectos ambientales.