

**18554** RESOLUCIÓN de 28 de septiembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Duplicación de calzada N-II, tramo: Tordera-Fornells de la Selva (Girona-Barcelona), subtramo Tordera-Maçanet de la Selva».

La presente resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

1. *Objeto y justificación del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—El tramo Tordera-Maçanet de la Selva se segregó del estudio informativo: «Duplicación de calzada N-II (p.k. 682,000 al p.k. 709,600). Tramo Tordera-Fornells de la Selva», que tuvo declaración de impacto ambiental para el tramo Maçanet de la Selva-Fornells de la Selva por resolución del 19 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente. El objetivo del citado estudio informativo es el análisis de alternativas y propuesta de soluciones para el incremento de capacidad de la N-II en ese tramo. La Dirección General de Carreteras decidió la segregación del tramo Tordera-Maçanet de la Selva para estudiar —a requerimiento de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental— una nueva alternativa que contemplara la proyectada ampliación de la autopista C-32 y de la proyectada autopista de la Costa, ambas de la Generalitat de Catalunya. El nuevo estudio de impacto ambiental, de abril de 2005, se redactó teniendo en cuenta estas consideraciones y las opiniones de los ayuntamientos afectados sobre el trazado de la alternativa.

El trazado finalmente propuesto, una autovía de nuevo trazado, discurrirá por los términos municipales de Tordera, Blanes y Maçanet de la Selva.

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

2. *Tramitación.*—La tramitación se inició el 15 de noviembre de 1996, con la remisión a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la memoria-resumen con la documentación ambiental del estudio informativo del proyecto «Duplicación de calzada N-II (p.k. 682+000 al p.k. 709+600). Tramo Tordera-Fornells de la Selva».

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció, con fecha 27 de enero de 1996, un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. El 30 de abril de 1997 se dio traslado al promotor de las respuestas recibidas.

Con fecha 20 de junio de 1998 la Dirección General de Carreteras aprobó provisionalmente el Estudio Informativo de la Autovía Tordera – Fornells de la Selva, sometiendo a información pública, con anuncio en el BOE de 8 de septiembre de 1998.

El 17 de octubre de 2001 la Dirección General de Carreteras propuso la segregación del tramo Tordera-Maçanet de la Selva para estudiar —a requerimiento de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental— una nueva alternativa que contemplara la proyectada ampliación de la autopista C-32 y de la proyectada autopista de la Costa, ambas de la Generalidad de Cataluña. La declaración de impacto ambiental del subtramo Maçanet de la Selva –Fornells de la Selva fue publicada, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.), el 30 de enero de 2002. El 11 de febrero de 2002, mediante Resolución del Ministerio de Fomento, se aprobó definitivamente el Estudio Informativo del subtramo Maçanet – Fornells, segregándose dicho tramo inicial Tordera –Maçanet.

Entre los años 2002 y 2005 se analizaron por la Dirección General de Carreteras trazados de la autovía entre Tordera y Fornells de la Selva con las premisas antes citadas y buscando el acuerdo de los ayuntamientos afectados: Tordera, Blanes y Fornells de la Selva, así como de la Generalidad de Cataluña. Tras diversos informes favorables y desfavorables del ayuntamiento de Blanes, el proceso culminó con la remisión a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 7 de abril de 2005, del «Documento Complementario. Estudio de Impacto Ambiental. Duplicación de calzada N-II del tramo Tordera –Fornells de la Selva» referido al subtramo Tordera –Maçanet de la Selva, que venía a complementar, actualizar y sustituir a los diferentes documentos redactados con anterioridad. Poco antes, el 22 de marzo de 2005 se habían remitido escritos con los informes favorables de los ayuntamientos de Tordera y de Blanes y del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña y el 3 de agosto se remitió el informe también favorable de la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente.

El documento complementario del estudio de impacto ambiental fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado del 25 de noviembre de 2005.

Trascurrido el plazo de información de pública, con fecha 27 de febrero de 2006, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de información pública.

### 3. Descripción del proyecto y sus alternativas.

3.1 *Alternativas consideradas.*—De las tres alternativas iniciales contempladas para el tramo Tordera-Maçanet de la Selva del estudio informativo primigenio de marzo de 1997, se han conservado en el nuevo documento complementario la alternativa Tordera 1, seleccionada en aquel estudio informativo, y la nueva alternativa Blanes, propuesta de manera conjunta y consensuada, en principio, por los dos ayuntamientos afectados, Tordera y Blanes, tras numerosos acuerdos y contra acuerdos que se sucedieron a lo largo de los años 2002-2005. No se contempla la alternativa Tordera 3 del antiguo estudio informativo por ser similar en planta a la alternativa Blanes pero con una tipología diferente de enlace de conexión con la autopista de la Costa.

El estudio de impacto ambiental de abril de 2005, en base al que se hace esta declaración de impacto ambiental, no considera en la evaluación la prolongación de la autopista C-32 y de la autopista de la Costa que están promovidas y sometidas a procedimiento de evaluación de impacto ambiental por la Generalidad de Cataluña (la primera de ellas con declaración de impacto ambiental publicada) considerándolas como proyectos que se van a ejecutar, al igual que la autovía Duplicación de la N-II a partir de Maçanet promovida por el Ministerio de Fomento. La definición geométrica, la valoración y comparación de las alternativas Tordera 1 y Blanes se refieren únicamente al trazado nuevo con las conexiones necesarias con las infraestructuras antes citadas.

La alternativa Tordera 1 del estudio complementario tiene en cuenta la prolongación de la autopista C-32 y de la autopista de la Costa, por lo que conlleva una variación del punto de origen, adelantándolo respecto al del estudio informativo inicial, y un viaducto de estructura doble de 900 m de longitud que atraviesa el río Tordera, su vega y el ferrocarril, que no estaba contemplado en el estudio informativo inicial. A continuación, la solución conecta con la autopista de la Costa, gira hacia el norte dejando al sur la urbanización Mas Mora y discurre al este de la actual carretera N-II manteniéndose a una distancia media de ella de entre 0,5 y 1 km. Tiene 9.480,75 m. de longitud, un radio mínimo de 750 m, un túnel de unos 1.000 m de longitud, un falso túnel de unos 500 m y un viaducto de 1.400 m de longitud. Finaliza en el inicio de la actual duplicación de la N-II en el tramo Maçanet de la Selva-Fornells de la Selva. Esta alternativa no tiene excedentes de tierras.

La alternativa Blanes, supone una modificación de la alternativa Tordera 3 del estudio informativo, fundamentalmente en el lugar de inicio y el tipo de enlace con la autopista de la Costa. La alternativa comienza pasado el río Tordera en la zona de unión entre la prolongación de la autopista C-32 y la autopista de la Costa. La unión se realiza con un amplio enlace (con todos los ramales con grandes radios de curvatura, con 3 niveles en el perfil longitudinal y gran ocupación en planta) centrado en el límite de los términos municipales de Tordera y Blanes. El trazado que se desarrolla a continuación es muy parecido en planta al de la Tordera 3, pero incorporando más viaductos (pp.kk. 2+250-2+800, 4+470-4+600, 5+250-5+420, 5+570-5+700 y 5+800-5+970), túneles (3+420-4+259, 4+970-5+160 y 6+150-7+100) y un falso túnel (p.k.7+100-7+600). Tiene 8.509,81 m de longitud, un radio mínimo de 500 m, 1.979 m de longitud total de túnel, 500 m de falso túnel y 1.148 m totales de viaducto. Esta alternativa se estima que producirá un excedente de tierras para vertedero de unos 200.000 m<sup>3</sup>.

| Alternativa | Longitud   | Pendiente máxima | Radio mínimo | Longitud túnel | Longitud falso túnel | Longitud Viaducto |
|-------------|------------|------------------|--------------|----------------|----------------------|-------------------|
| Tordera 1.  | 9.480,75 m | 3 %              | 750 m        | 1000 m         | 500 m                | 1400 m            |
| Blanes.     | 8.509,81 m | 3 %              | 500 m        | 1979 m         | 500 m                | 1148 m            |

La sección tipo proyectada es de 2 calzadas, cada una con 2 carriles de 3,5 m, arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1m y mediana de 10 m, con un túnel por calzada, que en algún tramo presenta un carril adicional.

Ni el estudio informativo ni el estudio complementario de 2005 contemplan salidas de emergencia ni de humos para los túneles proyectados. Caso de justificarse la necesidad de éstas, deberá cumplirse con lo establecido al respecto en la condición 8.1, sin perjuicio de que se sometan a la evaluación ambiental correspondiente de acuerdo con la normativa vigente.

3.2 *Alternativa propuesta.*—El documento complementario incluye un análisis multicriterio de ambas alternativas basado en aspectos técnicos, medio ambientales, socioeconómicos y presupuestarios, siendo seleccionada la alternativa denominada Blanes, que supone menor recorrido y permite aprovechar el «corredor único» abierto por la prolongación de la autopista C-32 y la autopista de la Costa.

4. *Factores ambientales relevantes del medio.*—La zona de estudio se ubica en las estribaciones nororientales de la cordillera costero-catalana, concretamente en el área donde se inicia la denominada Depresión del Valle del Penedés.

El tramo comienza una vez cruzado el río Tordera. Una vez atravesada la vega de dicho río, se inicia la subida a las sierras de la divisoria Barcelona-Girona. Además del río Tordera, en la zona de actuación aparecen varios de sus tributarios, concretamente, la riera de Vall de Maria y la riera de Sant Daniel, atravesados por alguna de las alternativas.

En la zona de actuación se encuentran varios hábitat de interés comunitario recogidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE, tales como los bosques aluviales residuales (91A0) y los bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* (92A0), ambos prioritarios, además de alcornoques de *Quercus suber* (9330) y encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*.

Por otra parte, los bosques autóctonos de *Quercus suber*, *Quercus ilex* y *Quercus humilis* presentes en la zona tienen gran valor ecológico y natural, desempeñando una actuación fundamental como corredores biológicos para la fauna. Estos bosques suelen tener asociado un estrato arbóreo formado por *Viburnum tinus*, *Viburnum lantana*, *Rhamnus alaternus*, *Arbutus unedo*, *Erica arborea* y *Phyllirea angustifolia*, entre otras.

También existen abundantes repoblaciones de pino marítimo (*Pinus pinaster*) y pino piñonero (*Pinus pinea*). Finalmente, respecto a los bosques de ribera, destacan especies como *Fraxinus angustifolia*, *Populus nigra*, *Populus alba*, *Frangula alnus*, *Salix alba*, *Salix caprea* y *Ulmus minor*, entre otras.

Al sur del inicio de los trazados, se localiza el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Estanys de Tordera», con código ES 5110007, con presencia de los hábitats prioritarios mencionados anteriormente y otros hábitats de interés comunitario según la Directiva 92/43/CEE, tales como prados mediterráneos de hierbas altas y juncos, lagos eutróficos naturales con vegetación Magnopotamion o Hydrocharition.

En cuanto al patrimonio artístico-cultural, es destacable el Santuario del Vilar, lugar de celebración de romerías y actos festivos de los núcleos urbanos cercanos. Además, el yacimiento de Cal de Coix, situado en superficie, está ubicado próximo a la zona de actuación, concretamente a unos 400 m de la N-II.

5. *Consultas previas.*—De todos los organismos que fueron consultados en noviembre de 1996 en referencia al proyecto inicial de duplicación de la N-II en el tramo Tordera-Fornells de la Selva, en el anexo I se incluyen los 22 organismos relacionados con el subtramo objeto de esta declara-

ción (Tordera-Maçanet de la Selva), así como los que emitieron informe.

En síntesis, las principales cuestiones de carácter ambiental obtenidas de las respuestas recibidas y que están referidas al citado subtramo son las siguientes:

Áreas sensibles (Dirección General para la Biodiversidad; Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalitat de Catalunya; Diputación de Girona).

El espacio protegido «Estanys de Tordera» es la zona sensible más próxima a la zona de actuación, localizándose a escasos 1.100 m de la alternativa Tordera 1 y a unos 620 m de la alternativa Blanes. Asociados a éste y en el área de localización de las alternativas propuestas aparecen varios hábitats incluidos en la Directiva 92/43/CEE, tales como bosques mediterráneos caducifolios, bosques de galería, etc., algunos de los cuales son prioritarios.

Por otro lado, en el espacio ocupado por los trazados propuestos existen áreas que son empleadas en la actualidad como corredores biológicos, y cuya permeabilidad para la fauna puede resultar afectada por el proyecto.

Medio hídrico (Junta de Aguas del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña).

Para evitar el posible riesgo de inundaciones en la zona de actuación, sería recomendable que las obras de fábrica sobre los cauces públicos fueran dimensionadas con capacidad para evacuar los caudales punta correspondientes a un período de retorno de 500 años.

Ruido (Diputación de Girona).

Con el objetivo de asegurar la integración del nuevo viario, es necesaria la instalación de pantallas acústicas que reduzcan la afeción por ruido en las zonas habitadas más próximas a la traza.

6. *Estudio de impacto ambiental: principales impactos y medidas para su prevención y corrección.*—Analizados los elementos que se han puesto en juego en el proceso de evaluación ambiental se determinan a continuación los principales impactos y las medidas que se proponen en el estudio de impacto ambiental para mitigarlos.

| Determinación de impactos  | Medidas preventivas y correctoras   |
|--|---|
| Afección sobre la calidad atmosférica.<br>Aumento de los niveles sonoros.<br>Aumento de partículas en suspensión.  | Instalación de doble acristalamiento en las viviendas anejas al vial o recrecimiento de los muros de jardín.<br>Se realizarán riegos frecuentes en las zonas con trasiego de vehículos y maquinaria.  |
| Afección sobre el suelo.<br>Destrucción de suelos en las labores de movimiento de tierras.   | Retirada de la capa de tierra vegetal existente antes de los movimientos de tierras, asegurando su mantenimiento.<br>Descompactación del terreno.   |
| Afección sobre la fauna.<br>Aumento del riesgo de atropello.<br>Efecto barrera.  | La carretera estará vallada a lo largo de su recorrido. Se instalarán rampas de hormigón para que los animales puedan salir del interior del vial, pero no entrar. Estas rampas se situarán con una frecuencia de dos por cada kilómetro, situándose a ambos lados.                 |
| Afección sobre la vegetación.<br>Eliminación o degradación de la cubierta vegetal por desbroce.<br>Degradación de masas boscosas autóctonas.<br>Mayor probabilidad de incendios.                                   | Limpieza periódica del sotobosque en una franja de 30 m a cada lado del vial.<br>Puntos de acceso cada 300 m, en ambas márgenes, desde el interior al exterior, para permitir el acceso a posibles incendios.<br>Construcción de depósitos de agua cada 300 m, junto a los accesos. |
| Alteraciones hidrológicas.<br>Desvío de cauces y modificación del régimen.<br>Modificación de la escorrentía natural.<br>Alteración de la calidad de las aguas.<br>Disminución de la tasa de recarga de acuíferos. | Estacionamiento de maquinaria, acopio de escombros y de materiales en zonas desde donde no se produzcan aportes de tierras a la red natural de drenaje.<br>Reconducción de los flujos superficiales naturales interrumpidos.  |
| Alteración de vías de comunicación.  | Restauración de los caminos afectados por las obras o arbitrar caminos alternativos.  |
| Afección sobre el Patrimonio histórico-cultural y arqueológico.  | Las obras se paralizarán inmediatamente en el supuesto de encontrarse elementos de interés cultural, histórico o arqueológico.<br>Al paso por las proximidades del yacimiento de Cal Coix se deberá contar con un arqueólogo a pie de obra.   |
| Afección sobre el paisaje.<br>Modificación del relieve actual.<br>Intrusión visual.  | Plantación en las zonas anejas al vial (taludes, mediana, áreas internas de enlaces y falsos túneles).  |

A esto hay que añadir las modificaciones del proyecto, asumidas por el promotor, que se realizaron en el período de información pública, que consisten básicamente en la sustitución del enlace propuesto por otro de tipo trompeta en dos niveles; la modificación del trazado de para evitar afectar al Santuario de Vilar; y el ligero traslado del trazado para alejarlo lo máximo posible de las edificaciones de la urbanización San Daniel.

7. *Principales alegaciones durante la información pública.*—Durante el período de información pública se han recibido 1.279 alegaciones, de las cuales 5 proceden de la Generalitat de Cataluña o Ayuntamientos afectados, 7 proceden de asociaciones y organismos diversos y el resto de particulares. A continuación se resume lo más significativo de las mismas:

Alegaciones comunes a las dos alternativas propuestas:

Movimiento de tierras (Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Consejería de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña)

La orografía de la alternativa Tordera 1 es menos compleja y abrupta, por lo que requiere menor movimiento de tierras. Sin embargo, se requerirán uno o varios préstamos para compensar el balance de tierras. Por otra parte, en la alternativa Blanes existe un problema de descompensación de tierras, al tiempo que las zonas de excavación y realización de terraplenes están muy alejadas entre sí (entre 3 y 5 km), lo que lleva implícita la necesidad de construcción de un número significativo de caminos de obra.

Framentación del territorio. Planificación Territorial (Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña)

Las dos alternativas son de nuevo trazado, si bien la segunda implica abrir un nuevo corredor en un territorio ausente de infraestructuras y que actualmente actúa como corredor entre espacios naturales, si bien se proyecta un alto número de túneles y viaductos que solucionan este aspecto.

Alegaciones referidas a la alternativa Tordera 1:

No adaptación al Plan General del municipio de Tordera (Ayuntamiento de Tordera, Unió de Pagesos El Maresme, Cadma-Naturalistas de Tordera, Moviment Alternatiu per Tordera y Sindicat Unió de Pagesos de Catalunya)

La alternativa Tordera 1 propuesta no se adapta a la reserva de suelo considerada en el PGOUM de Tordera para tal fin, afectando a suelos de especial valor agrícola y ecológico. Sin embargo, la alternativa Blanes sí se ha adaptado a la reserva de suelo prefijada por dicho Plan General.

Posible afección a zona del Pla de Jalpi y Prats d'en Gai (Ayuntamiento de Tordera, Unió de Pagesos El Maresme, Cadma-Naturalistas de Tordera, Moviment Alternatiu per Tordera y Sindicat Unió de Pagesos de Catalunya)

Sostienen que en la documentación presentada no queda claro como la alternativa Tordera 1 cruza la zona del Pla de Jalpi y Prats d'en Gai, zona protegida e incluida en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) de la Generalitat de Cataluña, aprobado mediante el Decreto 328/1992, además de estar protegida también por el PGOUM de Tordera. También debe tenerse en cuenta que esta zona es inundable.

Afección a riera de Valldemaría (Ayuntamiento de Tordera, Unió de Pagesos El Maresme, Cadma-Naturalistas de Tordera, Moviment Alternatiu per Tordera y Sindicat Unió de Pagesos de Catalunya)

El torrente de Valldemaría y sus afluentes resultarán directamente afectados en caso de realizarse la alternativa Tordera 1. Este espacio está catalogado según el vigente Plan General del municipio de Tordera como Área Natural de Interés Específico, además de estar incluido en la Directiva Hábitats por ser una zona con importante vegetación de ribera.

Alegaciones referidas a la alternativa Blanes:

Alta ocupación de superficie del nudo de conexiones (Dirección General de Carreteras de la consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña, Ayuntamiento de Tordera, Unió de Pagesos El Maresme, Cadma-Naturalistas de Tordera, Moviment Alternatiu per Tordera y Sindicat Unió de Pagesos de Catalunya).

Se considera necesario reducir la superficie ocupada por los nudos de conexión de la alternativa Blanes, entre la autovía objeto de esta declaración y la proyectada autopista de la Costa Brava. A este respecto, la Dirección General de Carreteras de la Generalitat de Cataluña propone la sustitución del enlace propuesto por otro de tipo trompeta en dos niveles, reduciendo en gran medida el área afectada por el mismo. El Ayuntamiento de Tordera apoya esta propuesta.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento acepta esta modificación porque considera que al reducir la superficie de afección se reduce el impacto ambiental de la obra, además de considerarla viable técnicamente y menos costosa económicamente.

Afección al valle de San Daniel y al Santuario de Vilar (Particulares).

En caso de llevarse a cabo la alternativa Blanes, se destruirá el entorno natural del valle de San Daniel, de gran valor ecológico por la presencia de frondosos pinares, alcornos, robles, encinas y madroños, y que albergan multitud de especies de flora y fauna conservados hasta la fecha.

Por otra parte, esta alternativa afectará negativamente al entorno natural del santuario de Vilar, tradicional lugar de celebración romerías y actos festivos.

El promotor acepta modificar ligeramente el trazado de esta alternativa para evitar afectar al santuario de Vilar, manteniendo la distancia fijada inicialmente respecto al mismo.

Afección urbanización San Daniel (Particulares).

En caso de resultar elegida la alternativa Blanes propuesta en el EIA resultarán directamente afectadas hasta 27 viviendas de la urbanización San Daniel, algunas de las cuales son de reciente construcción. Además,

debe considerarse el impacto acústico y visual que la obra puede provocar sobre un paraje apreciado por su tranquilidad y su naturalidad.

El promotor acepta modificar ligeramente el trazado de esta alternativa, para alejarlo lo máximo posible de las edificaciones de la urbanización susceptibles de ser afectadas.

8. *Condiciones de protección ambiental específicas.*—La alternativa Blanes propuesta por el promotor, deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

8.1 Adecuación ambiental del proyecto.

a. Se modificará el enlace previsto en el estudio de impacto ambiental (con todos los movimientos direccionales y a tres niveles) por otro de menos ocupación de terreno en planta y con menor altura en los ramales. Esta propuesta ha sido aceptada por la Dirección General de Carreteras en el informe de alegaciones.

b. Con objeto de disminuir la afección a la vegetación, a la fauna y a las zonas urbanizadas, en todo el trazado se adoptará la mediana mínima que establece la Norma 3.1-IC. Trazado, de la Instrucción de Carreteras, teniendo en cuenta la separación necesaria de las calzadas en los túneles.

c. Se prolongarán las bocas de los túneles con falsos túneles con la longitud necesaria para restituir en las bocas el relieve original del terreno. Además, en el primer túnel (p.k. 3+420 al 4+259) se prolongará el túnel hacia el sur al menos hasta las edificaciones de la urbanización situada en las proximidades del p.k. 3+000.

d. Si como consecuencia de la condición anterior y del nuevo diseño del enlace, propuesto tras la información pública, la altura de la rasante fuera inferior a la prevista en el estudio, se mantendrá el viaducto previsto (pp.kk. 2+250-2+800) al menos sobre la riera de San Daniel, el curso de agua próximo y sobre los dos caminos existentes, uno de ellos al Santuario del Vilar.

e. Para disminuir el efecto barrera sobre la fauna, en la vaguada del p.k. 4+800 se proyectará una obra de drenaje de dimensiones mínimas de 7 x 3,5 m e índice de apertura > 0,75.

f. Con objeto de disminuir la afección a las viviendas del p. k. 7+300 se desplazará el trazado hacia la N-II en la medida de lo posible desplazando ésta hacia el oeste si fuese necesario. En todo caso, la autovía discurrirá soterrada en esta zona de acuerdo con lo previsto en el estudio.

g. Ni el estudio informativo ni el estudio complementario de 2005 contemplan salidas de emergencia ni de humos para los túneles proyectados. Caso de justificarse su necesidad, deberán ubicarse de forma que se minimice su impacto y el de los caminos de acceso correspondientes, sin perjuicio de que se sometan a la evaluación ambiental correspondiente de acuerdo con la normativa vigente.

h. Se evitará en lo posible la apertura de nuevos caminos de acceso a las obras, aprovechando para este fin la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

8.2 Protección frente al ruido.—Se realizará un estudio sobre el impacto acústico de la nueva traza, conforme a lo dispuesto en el Anexo 11 de la Ley 16/2002 de la Generalitat de Cataluña, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica; dicho estudio también deberá considerar la normativa municipal de ruido de las localidades afectadas, Tordera, Blanes y Maçanet de la Selva. En función de los resultados obtenidos, se tomarán las medidas específicas necesarias (pantallas acústicas, tipo de firme a utilizar, acondicionamiento de viviendas u otras).

En cualquier caso, se deberá cumplir la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, así como su incorporación a nuestro ordenamiento jurídico mediante la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y el Real Decreto 1513/2005 de desarrollo de la misma.

8.3 Protección del Patrimonio Histórico-Artístico y Cultural.—Ante la posibilidad de encontrar cualquier hallazgo arqueológico o paleontológico o afectar a cualquier elemento del patrimonio durante las obras, se procederá conforme a lo establecido en la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del Patrimonio cultural catalán. Con este fin, previamente a la redacción del proyecto constructivo, se realizará una prospección intensiva, por personal acreditado, considerando como franja de prospección 100 m a cada lado del eje del trazado.

Respecto a la posible afección de la nueva traza sobre las vías pecuarias, se estará a lo dispuesto en la Ley 3/95 de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

8.4 Zonas de préstamos y vertederos.—Según el estudio de impacto ambiental la alternativa Blanes, propuesta por el promotor, se produce un excedente de tierras para llevar a vertedero de unos 200.000 m<sup>3</sup>, no siendo necesarios préstamos.

En el estudio se prevé una zona de vertedero localizada a unos 400 m del p.k. 7+000 de la alternativa Tordera 1. Cualquier zona de préstamos a utilizar o vertedero distinto al previsto en el estudio deberá someterse a las autorizaciones o al procedimiento ambiental preceptivo de acuerdo con la legislación vigente.

Antes del inicio de las obras deberá realizarse un plan de calidad ambiental, que tendrá que ser aprobado por la Generalitat de Cataluña, que incluirá procedimientos de recepción, transporte, almacenamiento y acopio de materiales, medidas preventivas y de actuación para el manejo de la maquinaria mantenimiento y reparaciones y un plan de gestión de residuos.

9. *Especificaciones para el seguimiento.*—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, además de los siguientes controles:

Se comprobará la restauración de los vertederos generados por la obra y la recuperación de las pistas y áreas vinculadas a movimiento de maquinaria.

Se examinará la estanqueidad de la valla de cerramiento y la posibilidad de los animales atrapados en el interior para escapar de la misma.

Se verificará la idoneidad y buen estado de los pasos de agua y cauces de drenaje transversal y longitudinal del trazado. Asimismo, se comprobará que las obras de drenaje son las adecuadas y no existen encharcamientos del terreno como consecuencia de los taludes construidos.

Se realizará con periodicidad el mantenimiento y limpieza de drenes y desagües, al objeto de conservarlos en perfecto estado y evitar así posibles riesgos de contención e inundación.

Se elaborará un plan con los cuidados, precauciones, dispositivos de defensa y, en su caso, operaciones de restauración para el cauce y riberas de los cursos de agua potencialmente alterables por las obras, con objeto de conservar en los mismos las condiciones originales de flujo, biológicas, calidad de las aguas, morfología, granulometría de los materiales y sección útil de estiaje.

Con objeto de verificar el modelo acústico y el de vibraciones aplicados 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 —si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas— se deducirá la necesidad, en su caso, de completar las medidas mitigadoras previstas.

El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

10. *Conclusiones.*—A lo largo del proceso de evaluación que se ha prolongado a lo largo de casi diez años, desde finales de 1996 hasta la fecha, se ha buscado por parte del promotor, la Dirección General de Carreteras y del órgano ambiental, el Ministerio de Medio Ambiente, una alternativa para el tramo de la N-II Tordera-Maçanet objeto de esta declaración que cumpliendo los objetivos funcionales y requerimientos técnicos del proyecto, fuese compatible ambientalmente con el territorio por el que discurre y tuviese el acuerdo de las administraciones públicas afectadas, básicamente los ayuntamientos de Tordera, Blanes y los Departamentos competentes de la Generalidad de Cataluña.

La búsqueda de una alternativa que cumpliera estos objetivos se pone de manifiesto en la cronología de todos los hechos que han jalonado el procedimiento de evaluación desde su comienzo (que se ha recogido en el anexo I de esta declaración), y especialmente desde julio de 2001 en que se decidió por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación un nuevo análisis ambiental de alternativas teniendo en cuenta la prolongación de la autopista C-32 de Palafròlles a la Costa Brava —no considerada en el estudio de impacto ambiental primigenio— y que contase con el acuerdo del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña y los ayuntamientos afectados, Tordera y Blanes.

De las dos alternativas consideradas en el estudio de impacto ambiental, la alternativa Tordera presenta en principio la ventaja desde el punto de vista ambiental respecto a la alternativa Blanes de no abrir un nuevo corredor en la zona de bosque autóctono mediterráneo todavía bien conservado y de gran diversidad botánica, discurrendo más próxima a la carretera N-II. La alternativa Blanes presenta un tramo común con la prolongación de la autopista C-32 lo que evitaría la duplicación de infraestructuras en un tramo, desde el cruce del río Tordera (éste incluido) de unos 2 km de longitud; asimismo tiene una longitud menor (970 m) que la Tordera I. La alternativa Blanes cuenta con informes favorables de las siguientes administraciones: Ayuntamiento de Tordera (del que partió la propuesta); Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Dirección General de Carreteras

del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, ambas de la Generalidad de Cataluña; y el Consell Comarcal del Maresme.

El ayuntamiento de Blanes mostró su acuerdo con una alternativa de estas características en dos ocasiones (acuerdos de Plenos del Ayuntamiento de 29 de marzo de 2004 y 8 de abril de 2002 respectivamente) aunque luego revocó estos acuerdos, oponiéndose finalmente a la alternativa Blanes y apoyando la Tordera I.

A la vista de todo lo anterior y analizada la documentación del expediente, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 28 de septiembre de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Duplicación de calzada N-II, tramo: Tordera-Forrells de la Selva (Girona-Barcelona), subtramo Tordera-Maçanet de la Selva», concluyendo que la alternativa Blanes, propuesta por el promotor, carece de afecciones sobre espacios de la Red Natura 2000 y hábitats naturales prioritarios, y genera impactos que pueden ser admisibles, por lo que se considera ambientalmente viable. En consecuencia, para la realización de la misma tal como viene definida en el estudio de impacto ambiental complementario, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación, se deberá cumplir lo establecido en el estudio de impacto ambiental, las medidas aceptadas por el promotor en el proceso de información pública, así como las condiciones establecidas en la presente declaración.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 28 de septiembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

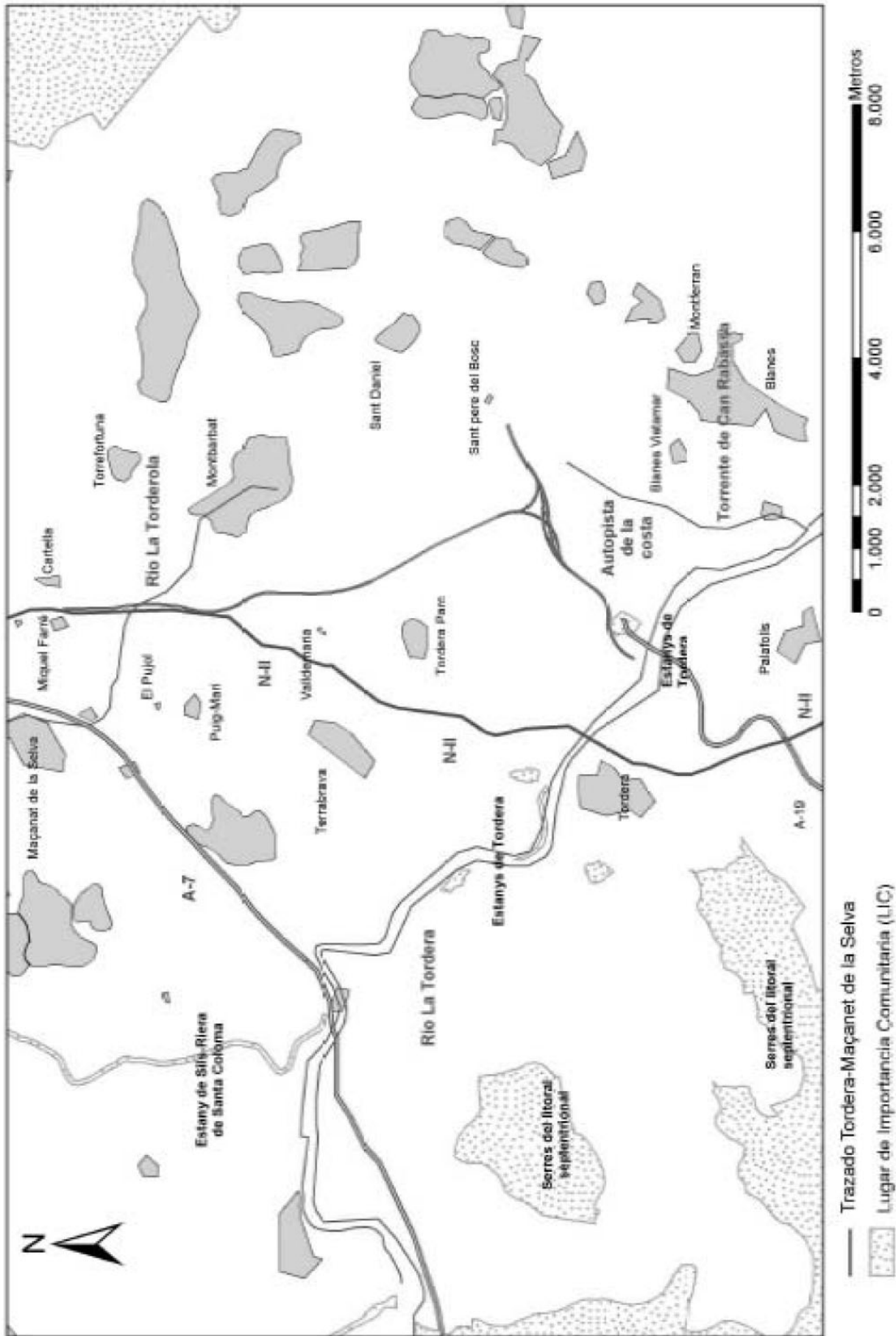
## ANEXO I

### Consultas previas sobre el proyecto

A continuación se relacionan únicamente los organismos consultados que se refieren al tramo Tordera-Maçanet de las consultas realizadas en noviembre de 1996, así como los que han respondido.

| Relación de consultados  | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente (Madrid) .....                  | X                    |
| Confederación Hidrográfica del Ebro (Zaragoza) .....   | X                    |
| Gobierno Civil (Girona) .....  | X                    |
| Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca. Generalidad de Cataluña. (Barcelona) .....                       | X                    |
| Junta de Aguas. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña (Barcelona) ..... | X                    |
| Departamento de Cultura. Generalidad de Cataluña (Barcelona) .....   |                      |
| Diputación Provincial de Girona .....  | X                    |
| Diputación provincial de Barcelona .....   |                      |
| Ayuntamiento de Maçanet de la Selva .....  |                      |
| Ayuntamiento de Tordera .....  |                      |
| Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Consejo de Investigación y Desarrollo. (Barcelona) .....        |                      |
| Instituto de Ecología Urbana. (Girona) .....   |                      |
| Instituto de Ecología Acuática. (Girona) .....   |                      |
| Facultad de Biología. Cátedra de Ecología. (Barcelona) .....   |                      |
| Departamento de Ciencias Ambientales. Universidad de Girona .....  |                      |
| CODA. (Madrid) .....   |                      |
| AEDENAT. (Madrid) .....  |                      |
| FAT. (Madrid) .....  |                      |
| ADENA. (Madrid) .....  |                      |
| SEO. (Madrid) .....  |                      |
| DEPANA. (Barcelona) .....  |                      |
| Fundación Carles Pi I Suñer de Estudios Autonomics. (Barcelona) .....  |                      |

Duplicación de calzada N-II, tramo: Tordera-Fornells de la Selva. (Girona-Barcelona), subtramo Tordera-Maçanet de la Selva



**Duplicación de calzada N-II, tramo: Tordera-Fornells de la Selva. (Girona-Barcelona), subtramo Tordera-Maçanet de la Selva**

