

actuaciones, con el fin de asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

e) Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas por la obra deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de ésta.

6. *Programa de vigilancia.*—Con carácter semestral, emitiendo el primer informe dentro de los tres meses siguientes a la emisión del acta de recepción provisional de la obra, y durante un plazo de dos años:

Estado y progreso de la vegetación utilizada en las acciones de restauración y recuperación ambiental a la que se refiere la condición 5.

Con carácter semestral, emitiendo el primer informe antes de la emisión del acta de recepción provisional de la obra, y durante un plazo de dos años:

Resultado de las mediciones de inmisión sonora en las zonas a proteger. Durante la fase de funcionamiento de la vía, las mediciones se realizarán, en los momentos y periodos estacionales de máxima intensidad de circulación, tanto diurna como nocturna.

Se emitirá un informe especial, cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioro ambientales o situaciones de riesgo tanto durante la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de estos informes por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

7. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental un escrito en el que se certifique que, en el proyecto de construcción a adjudicar definitivamente, se han incorporado la documentación adicional y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesarias antes de la aprobación del mismo, y que es la siguiente:

Informe sobre los niveles de inmisión sonora preoperacional en las zonas a proteger, en relación con la condición 2.

Diseño de las medidas correctoras a que se refiere la condición 2.

Diseño de las medidas de evacuación de aguas a las que se refiere la condición 4.

Localización de las instalaciones auxiliares de obra a que se refiere la condición 5, b.

Proyecto de recuperación ambiental al que hace mención la condición 5, c.

Plan de obra al que se refiere la condición 5, d.

Madrid, 23 de julio de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la definición de un tramo de autovía en la zona urbana de Murcia, que une la autovía Murcia-Cartagena con el puente de la Conserva, para circunvalar la ciudad por esta zona y descongestionar el movimiento este-oeste en este área sur.

Desde su origen en la autovía Cartagena-Murcia hasta su conexión con la actual red viaria sobre el río Segura tiene 5 enlaces con dicha red, todos ellos a nivel, y un paso elevado sobre la línea del ferrocarril Chinchilla-Cartagena, así como 38 cruces de acequias y canales.

A lo largo del trazado se conectan las siguientes vías:

- Conexión con carretera Cartagena-Murcia (origen de la ronda sur).
- Conexión con autovía Murcia-Cartagena.
- Cruce de camino de Santa Catalina.
- Desvío y cruce del camino de la Fuensanta.
- Intersección con la carretera de Algezares.
- Conexión de la ronda con el viario del Infante don Juan Manuel.

Intersección con la marginal derecha del río Segura y conexión con el puente de la FICA.

Toda la traza del proyecto va elevada un metro como media sobre el nivel del suelo, por lo que únicamente precisa terraplenes, no contemplándose desmontes en el proyecto. La longitud del trazado es de 3.563 metros y el total de ocupación prevista es de 203.579 metros cuadrados.

Al tratarse de una vía básicamente urbana, no se contemplan alternativas de trazado, ya que éste debe limitarse al pasillo creado a tal efecto por la Ordenación Urbana de la ciudad de Murcia.

ANEXO II

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

Se considera completo y correcto el Estudio de Impacto Ambiental en los apartados referentes a la localización del proyecto y descripción de los tipos, cantidades y composición de las emisiones, ruidos y vibraciones, geología, geomorfología y procesos, suelo, paisaje, fauna y medio socioeconómico.

Se ofrecen todos los datos referentes a estructura y función de los ecosistemas, si bien éstos aparecen dispersos en diferentes apartados.

La valoración de impactos sigue denominaciones distintas a las establecidas en el Reglamento, aunque se basa en los mismos criterios.

Se menciona la magnitud de los impactos, aunque no se jerarquizan. Se mencionan, además de la legislación básica, otras legislaciones sectoriales aplicables en materia de calidad del aire, calidad de aguas, etcétera.

En cuanto al Documento de Síntesis, su contenido se considera, en general, correcto aunque falta una valoración global del proyecto y conclusiones concretas sobre la viabilidad del mismo.

Análisis del contenido

No se mencionan los impactos residuales que quedarían tras la aplicación de las medidas correctoras propuestas, aunque en el caso del ruido (que es el más importante) se hacen determinados cálculos.

No se trata al nivel necesario el valor agrícola de las áreas de regadío existentes en el medio afectado.

No se adjuntan los proyectos de medidas antiruido, aunque en la información aportada sobre la materia es amplia.

Falta la descripción del clima de la zona en relación con el riesgo de inundaciones y el eventual efecto presa de la carretera.

Asimismo, el estudio no aporta cartografía detallada de la vegetación existente, ni describe con el suficiente detalle la red de drenaje ni de acequias existentes, con sus correspondientes datos cuantitativos y aforos.

Las deficiencias observadas son objeto de tratamiento en el condicionado de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

20683 RESOLUCIÓN de 24 de julio de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Francia-Levante por Aragón, CN-330, tramo: Villanueva de Gállego-Nuevo, de la Dirección General de Carreteras.

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, se hace pública, para general conocimiento, la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Francia-Levante por Aragón, CN-330, tramo Villanueva de Gállego-Nuevo, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 24 de julio de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Francia-Levante por Aragón, CN-330, tramo Villanueva de Gállego-Nuevo, de la Dirección General de Carreteras

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el 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.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 6 de octubre de 1989, como Memoria-resumen la orden de estudio informativo y un plano de planta de la CN-330 correspondiente al tramo referido.

El estudio informativo tiene por objeto la recopilación y análisis de los datos necesarios para seleccionar el trazado más conveniente del tramo comprendido entre Villanueva del Gállego y Nueno, de aproximadamente 70 kilómetros de longitud, a partir de las soluciones planteadas.

El anexo I contiene los datos esenciales del proyecto en sus diversas soluciones.

Recibida la referida Memoria-resumen, 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 dió traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas más significativas se recogen en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental, fue sometido conjuntamente con el estudio informativo, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 14 de octubre de 1991, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza» de 7 de octubre de 1991 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huesca» de 4 de octubre de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

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

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 24 de marzo de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental y expediente de información pública.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1982, de 29 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Francia-Levante por Aragón, CN-330, tramo Villanueva de Gállego-Nueno.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, analizadas las circunstancias del medio en el cual se pretende ubicar la autovía y teniendo en cuenta ciertas deficiencias del estudio de impacto ambiental recogidas en el anexo III, se establecen por la presente declaración, para que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Protección de la permeabilidad del territorio.*—Con objeto de asegurar la referida permeabilidad territorial y mantener la accesibilidad a través de la nueva autovía, se diseñarán las estructuras necesarias o se adoptarán las medidas oportunas para que, tanto durante las obras como la explotación de la vía, se mantenga el servicio, al nivel actual como mínimo, de todos los caminos rurales, vías pecuarias y canales de riego existentes que se vean afectados por el trazado elegido. Entre ellos de los siguientes:

a) Camino de San Mateo y camino de La Cabañera, en el caso de que se afectaran en algún punto, e igualmente la Cañada Real de Cinco Villas y la Cañada Real del Aliagar.

b) Canales de riego de la Comunidad de Regantes de Almudévar, canal de Monegros, acequias de la Violada, Santa Quiteria, Candevania, La Camarera, así como las numerosas albercas y acequias menores.

c) El paso bajo la autovía, previsto de tipo 10 en el punto kilométrico 0,750, situado en el término municipal de Villanueva de Gállego, deberá proyectarse y construirse de tipo 14, con objeto de permitir el paso de maquinaria.

d) El enlace de Arascués se diseñará y ejecutará con las debidas precauciones al objeto de minimizar al máximo las afecciones a terrenos agrícolas.

e) En relación con las alegaciones presentadas por los Ayuntamientos de Huesca, Nueno y de la Villa de Zuera y de acuerdo con estas Instituciones, se considerará:

— La necesidad de un estudio que defina una alternativa distinta a la seleccionada para el tramo 4, que ofrezca la máxima compatibilidad con el desarrollo urbanístico previsto de la ciudad de Huesca.

— La viabilidad de proyectar un paso sobre la autovía en el lugar solicitado por el Ayuntamiento de Nueno.

— La posibilidad de reconsiderar los enlaces de Zuera-Sur, Zuera-El Campillo y Zuera-Norte, en los términos solicitados por el Ayuntamiento de Zuera.

2. *Prevención de la contaminación acústica.*—Dado que el estudio de impacto ambiental considera necesario el establecimiento de pantallas acústicas con objeto de reducir los niveles de inmisión sonora en la urbanización «Las Lomas del Gállego» y en las instalaciones de las Misioneras del Pilar, se elaborará un estudio con el objeto de definir los materiales a emplear, y la ubicación y diseño de las pantallas necesarias para que en los lugares a proteger no se superen los 55 dB (A) Leq. nocturnos ni los 65 dB (A) Leq. diurnos.

Las medidas correctoras diseñadas deberán quedar instaladas previamente a la emisión del acta de recepción provisional de las obras.

Por otra parte, con el fin de comprobar la eficacia del modelo utilizado en el apéndice número 2, contaminación acústica, del estudio de impacto ambiental, se elaborará un programa de seguimiento en todos aquellos puntos para los cuales se ha considerado en el mismo un impacto de magnitud media inferior a 55 dB (A) Leq.

Se consideran al menos los siguientes puntos de muestreo:

— Viviendas unifamiliares en las inmediaciones de la carretera de Ayerbe (punto kilométrico 57,000 aproximadamente).

— Viviendas situadas en los alrededores del enlace de Arascués (punto kilométrico 68,500 aproximadamente).

— Viviendas situadas al final del tramo 5 (punto kilométrico 69,850 aproximadamente).

Dicho programa de seguimiento se extenderá también a las dos zonas objeto de protección acústica anteriormente referidas, con el fin de evaluar la eficacia de las pantallas instaladas, considerando una periodicidad de toma de datos tal que permita evaluar la incidencia en la propagación del ruido de los vientos dominantes de dirección NO (Cierzo).

En el caso de que como consecuencia del seguimiento realizado, tanto en los puntos de magnitud media, como en las zonas protegidas, se detectaran niveles acústicos superiores a los 55 dB Leq. nocturnos o 65 dB Leq. diurnos, se diseñarán y ejecutarán las medidas correctoras necesarias y adicionales para adecuar dichos niveles, al menos, a los máximos señalados.

3. *Afecciones al vertedero municipal de Zuera.*—Se adoptarán las medidas necesarias para garantizar la normal explotación del vertedero municipal de Zuera asegurándose el tránsito de los vehículos que, procedentes del núcleo urbano, transportes residuos a dicho vertedero.

Si como consecuencia de las expropiaciones necesarias para implantar la autovía se ocupase en parte o en su totalidad el vertedero municipal de Zuera, se elaborará y ejecutará el consiguiente proyecto de clausura y restauración del mismo.

4. *Protección del patrimonio arqueológico-histórico cultural.*—Considerando el informe sobre el impacto del proyecto en el patrimonio arqueológico, aportado por el Departamento de Cultura y Educación de la Diputación General de Aragón y las recomendaciones propuestas por el estudio de impacto ambiental y ante la existencia de yacimientos conocidos e indicios de inexistencia de otros desconocidos, que se verán afectados en mayor o menor medida por el trazado propuesto, se realizarán las prospecciones y, si fuese necesario, las excavaciones arqueológicas correspondientes, para asegurar la conservación del patrimonio arqueológico. A tal efecto, se diseñará un programa de actuación, compatible con el plan de obra en coordinación con el Departamento de Cultura y Educación de la Diputación General de Aragón.

5. *Zonas de extracción y vertido.*—Teniendo en cuenta los considerables volúmenes de movimiento de tierras, 3.161.406 metros cúbicos de desmonte y 5.390.123 metros cúbicos de terraplén, y considerando la evidente necesidad de materiales de préstamo y la eventual instalación de vertederos, se adoptarán las siguientes medidas, dirigidas a evitar la erosión, el arrastre de materiales y a facilitar la integración paisajística de las instalaciones:

a) Se definirá la localización de las zonas de extracción, teniendo en cuenta que no pueden explotarse las canteras que estén dentro de los límites del Parque de la Sierra y Cañones de Guara; no pueden extraerse materiales del cauce, márgenes y aluvial de los ríos Gállego e Isuela, sin autorización previa del órgano competente, y no pueden afectarse terrenos agrícolas de regadío.

La recuperación de las zonas de extracción será objeto de tratamiento en el proyecto de restauración ambiental.

b) Se definirá la ubicación exacta de las zonas de vertido atendiendo a las recomendaciones al respecto expuestas por el estudio de impacto ambiental en el capítulo 7.3.

La recuperación de los vertederos será asimismo objeto de tratamiento en el proyecto de restauración ambiental.

6. *Control de la erosión.*—A la vista de la preocupación manifestada por la Cámara Oficial de Comercio e Industria de la provincia de Huesca relativa a la posible afección de la autovía sobre el barranco de Valdabrá, y las consideraciones expuestas por el Ayuntamiento de Zuera por posibles afecciones a los barrancos que discurren en la zona próxima a esa localidad, se proyectarán las correspondientes medidas de prevención y protección, que deberán contemplar actuaciones, tanto de restauración vegetal como de construcción de muros de contención y canalizaciones.

Dichas actuaciones, integradas en el proyecto de restauración, deberán extenderse, al menos, a las siguientes áreas:

Barranco de Valdabra.
Zona oeste de Zuera.

Tramo comprendido entre el enlace de El Temple y el de Gurrea de Gállego.

Límite de los términos municipales de Almudévar y Huesca.
Tramo comprendido entre Igríes y Nueno.

7. *Recuperación, restauración e integración ambiental de la obra.*—Con objeto de reducir los efectos negativos de los impactos ambientales geomorfológicos y de lograr la integración paisajística de la obra en su entorno, se cumplirá lo siguiente:

a) Se redactará un proyecto de recuperación ambiental, con la definición necesaria para su ejecución, tomando como base el capítulo 7 (medidas correctoras) y el apéndice 4 (jardinería) del estudio de impacto ambiental, que contemple, al menos, los siguientes aspectos:

Recuperación de la tierra vegetal de todo el trazado.

Delimitación y tratamiento de recuperación de las zonas que, con motivo de los movimientos de maquinaria, sufran compactación de suelos.

Determinación de posibles afecciones y, en su caso, medidas de restauración en el lugar denominado «Arco de la Mora», en el término municipal de Zuera.

Determinación de posibles afecciones y actuaciones de restauración en el vertedero municipal de Zuera, según lo especificado en la condición 3.

Localización de zonas de extracción, volúmenes y restauración, según lo señalado en la condición 5, apartado a).

Localización de vertederos, volúmenes y restauración según lo señalado en la condición 5, apartado b).

Medidas de prevención y protección contra la erosión según lo especificado en la condición 6.

Estudio paisajístico analizando las diferentes unidades de paisaje así como las visuales, tanto próximas como remotas, con el objeto de concretar aquellas áreas en las que las actuaciones de integración paisajística deban acentuarse. Deberán considerarse como puntos sensibles las siguientes zonas: Urbanización «Las Lomas del Gállego», núcleo de Almudévar, sierra de La Galocha (desde el punto kilométrico 41,000 al punto kilométrico 48,000), Universidad Laboral, cementerio de Huesca, proximidades al núcleo de Huesca, núcleo de Yégueda, núcleo de Igríes, cruce del río Isuela y todos los enlaces.

b) Las acciones de restauración y recuperación ambiental de las áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin se redactará un plan de obra en el que se establezcan la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones.

c) Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas por la obra a las que se refiere el apartado a), deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

8. *Seguimiento y vigilancia.*—Se realizarán las acciones de seguimiento y control establecidas por el estudio de impacto ambiental en el capítulo 8, programa de vigilancia ambiental, así como las actuaciones que se deriven del cumplimiento de las condiciones de esta declaración, considerando los siguientes plazos:

Semestralmente durante la fase de construcción:

Informe técnico sobre el seguimiento propuesto en el capítulo 8, apartado 2 del estudio de impacto ambiental.

Semestralmente, emitiéndose el primer informe dentro de los tres meses siguientes a la fecha del Acta de Recepción Provisional de la obra y durante un plazo de tres años:

Informe técnico sobre el seguimiento propuesto en el capítulo 8, apartado 3 del Estudio de Impacto Ambiental.

Informe sobre los resultados obtenidos en el programa del seguimiento acústico requerido en la condición 2.

Estado y progreso de la vegetación utilizada en la restauración según el cumplimiento de la condición 7, incluyendo la necesidad de reposición de marras. Dicho informe, además de la recolección y análisis de los datos, deberá aportar unas conclusiones y propuesta de medidas de corrección de impactos, en su caso.

Se emitirá un informe especial, cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto durante la fase de construcción como en la de explotación.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Política 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 Política Ambiental un escrito, certificando la incorporación en el proyecto de construcción a adjudicar definitivamente, de la documentación adicional que esta declaración de impacto ambiental establece como necesaria antes de la aprobación del mismo, y que es la siguiente:

Estructuras, soluciones y acuerdos establecidos, según lo especificado en la condición 1.

Estudio y conclusiones sobre pantallas y programa de seguimiento acústico, que se refieren en la condición 2.

Medidas adoptadas y, en su caso, proyecto de clausura para el cumplimiento de la condición 3.

Programa de actuación de protección del patrimonio arqueológico a que se refiere la condición 4.

Proyecto de recuperación ambiental al que se refiere la condición 7, apartado a).

Plan de obra a que se refiere la condición 7, apartado b).

Madrid, 24 de julio de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto tiene por objeto definir la variante de la carretera N-330 en el tramo comprendido entre Villanueva de Gállego y Nueno, de unos 70 kilómetros de longitud, que formará parte de la autovía de Alicante a Francia, por Zaragoza, constituyendo la tercera vía de penetración a Francia, después de los pasos fronterizos de Irún y La Junquera.

El tramo de autovía objeto del estudio queda comprendido dentro de las provincias de Zaragoza y Huesca, atraviesa los términos municipales de Villanueva de Gállego, Zuera, Gurrea de Gállego y Almudévar en Zaragoza y Huesca, Igríes y Nueno en Huesca.

En el estudio informativo se han considerado todas las posibilidades, en principio viables, para el encaje de la autovía. A partir de este primer planteamiento, se desechan las que, a la vista de las plantas de trazado y de los datos básicos recopilados, son claramente inferiores para la resolución de los problemas planteados.

Tras la selección previa se pasa a continuación al análisis, con mayor profundidad, de las alternativas más viables.

La zona de estudio de subdivide en los cinco tramos siguientes:

Tramo primero: Villanueva de Gállego-Zuera.

Tramo segundo: Zuera-San Jorge.

Tramo tercero: San Jorge-Huesca.

Tramo cuarto: Huesca-Yégueda.

Tramo quinto: Yégueda-Nueno.

Tramo primero: Comprende desde la intersección de la actual variante de Villanueva con la carretera de Castejón hasta el final de la travesía de Zuera.

Se plantean dos tipos de opciones. Unas intentan aprovechar la carretera actual duplicándola y otras plantean una variante total.

De la selección inicial de opciones resultan las alternativas siguientes:

Alternativa 1.1 Variante completa de 14.970 metros que bordea la urbanización «Las Lomas» a una distancia mínima de 120 metros, a Zuera por el oeste y cruza la vega del río Gállego en viaducto.

Alternativa 1.2.1.1 Coincide con la anterior en el término municipal de Villanueva para desviarse hacia el este tras bordear la urbanización «Las Lomas». A partir del punto kilométrico 18, coincide con la alternativa 1.2.2.

Alternativa 1.2.1.2 Duplica la actual carretera, incluso en el tramo de variante de Villanueva, hasta el punto kilométrico 18.

Alternativa 1.2.2 Se inicia en el final de las dos alternativas anteriores y duplica la carretera actual por la izquierda, para evitar afecciones a los regadíos existentes.

Alternativa 1.2.3.1 Se adapta al planeamiento urbanístico de Zuera, por lo que coincide bastante con el tramo final de la alternativa 1.1 excepto en su comienzo.

Alternativa 1.2.3.2 Posibilidad de una variante por el este de Zuera. Cruza el río Gállego con viaducto de 500 metros.

Tramo segundo: Comprende, desde el final del tramo 1, hasta el pueblo de San Jorge. Se plantean básicamente las tres soluciones siguientes: Aprovechamiento de la carretera actual; variante oeste-norte, y variante sureste.

El aprovechamiento de la carretera actual plantea problemas de permeabilidad transversal, debido a la presencia del ferrocarril, por lo que se han considerado tres posibilidades: Duplicar la carretera actual de hormigón; utilizar la carretera actual para un sentido y la antigua para el otro; y llevar las dos calzadas por la antigua carretera. Se han desechado las dos primeras por problemas de situación de enlaces y de expropiación de una extensa mediana.

Las alternativas seleccionadas son las siguientes:

Alternativa 2.1 Duplica la calzada existente hasta llegar a las proximidades del ferrocarril donde se desvía hacia el norte. La alternativa

atraviesa terrenos de regadío y discurre paralela a la acequia de la Violada, atraviesa el barranco del mismo nombre y vuelve a la carretera actual en las proximidades de San Jorge.

Alternativa 2.2 Aprovecha el trazado de la antigua carretera aunque será necesaria la construcción de las dos calzadas nuevas por el mal estado del firme. Cerca del paso a nivel la carretera gira hacia el este para cruzar con el menor esivaje posible, siendo necesaria una estructura de tipo pérgola. Después de cruzar el ferrocarril se duplica la carretera actualmente en servicio.

Alternativa 2.3 Coincide en sus primeros cuatro kilómetros con la alternativa anterior, para después discurrir con el nuevo trazado por terreno abrupto y volver a enlazar con la alternativa 2.2 poco antes del segundo cruce del ferrocarril.

Tramo tercero: Consta de tres zonas diferenciadas: Una primera, común entre San Jorge y Almudévar, la variante de Almudévar, y la travesía de la Sierra de la Galocha. En estas dos zonas se consideran dos soluciones en cada una.

Las alternativas seleccionadas son las siguientes:

Alternativa 3.1 Consiste en la duplicación entre San Jorge y Almudévar.

Alternativa 3.2.1 A partir del final de la duplicación se desvía hacia el este para pasar por la parte posterior de la Granja Almudévar y cruzar el barranco de las Fuentes, la carretera a Artasona, el canal de Monegros y la carretera a Tardienta; volviendo a la carretera actual a la altura del barranco de las Fuentes y continuando con su duplicación.

Alternativa 3.2.2 Es una variación de la alternativa anterior que aprovecha un tramo más de la actual carretera en su inicio.

Alternativa 3.2.3 Es una variación de la alternativa anterior que aprovecha un tramo más de la actual carretera en su inicio.

Alternativa 3.3.1 Tras un corto tramo de continuar con la duplicación, sube a la Sierra de la Galocha por el trazado de un camino existente, descendiendo posteriormente con una pendiente del 4 por 100 a través de laderas y vaguadas hasta llegar a la Balsa de San Luis, donde se produce un corte en el terreno con terraplenes de 15 metros. Al llegar a la ermita de San Luis Bajo, se comienza nuevamente la duplicación.

Alternativa 3.3.2 Coincide con la anterior en la subida a la Sierra de la Galocha y se diferencia en el descenso, que se efectúa con un 3 por 100 de pendiente coincidiendo en algunos puntos con la carretera existente, lo que obligaría a efectuar desvíos provisionales.

Tramo cuarto: Se comparan dos soluciones diferentes para la variante oeste de Huesca: La 4.1 es totalmente independiente de la variante actual; y la 4.2 la utiliza, salvo en el tramo final de Yéqueda.

Las alternativas seleccionadas son las siguientes:

Alternativa 4.1 Se inicia en duplicación para desviarse hacia el norte tras pasar el barranco de Valdabrá. Bordea la ermita de Nuestra Señora de Loreto, cruza la carretera de Banariés, el ferrocarril de Canfranc y la N-240 a Ayerbe, para descender hacia la vega del río Isuela por delante de la Alberca de Cortés, cruzando el río con viaducto de 200 metros.

Una vez superada la vega del río se duplican unos 500 metros de la actual carretera, para separarse de nuevo antes de llegar a Yéqueda para bordearla por el este.

Alternativa 4.2 considera tres variantes:

Alternativa 4.2.1 Consiste en la duplicación de calzada de la actual variante oeste de Huesca.

Alternativa 4.2.2.1 Es la continuación con duplicación de calzada de la anterior alternativa.

Alternativa 4.2.2.2 Es una circunvalación de Yéqueda por el este similar a la de la alternativa 4.1.

Tramo quinto: Este tramo consta de dos alternativas diferenciadas: La primera donde se desarrollan dos variantes a su paso por Igríes (duplicación o variante por el oeste), y la segunda, que consiste en la duplicación de la carretera actual por su izquierda.

Las alternativas seleccionadas son las siguientes:

Alternativa 5.1.1 Bordea Igríes por el este y cruza el río Isuela, con un viaducto de 100 metros a unos 500 metros aguas abajo del puente actual.

Alternativa 5.1.2 Duplica la carretera actual y construye un nuevo puente paralelo al existente para cruzar el río Isuela.

Alternativa 5.2 Consiste en la duplicación de la calzada actual con dos puntos conflictivos: La intersección de Aracués (se transformara en enlace), y la travesía de un campo de golf.

Finalmente, el estudio selecciona como opción más recomendable la compuesta por las alternativas 1.1; 2.2; 3.1+3.2.2+3.3.1; 4.2.1+4.2.2.2, y 5.1.1+5.2, que en conjunto tiene una longitud de 69,923 kilómetros, con un radio mínimo de 800 metros en nuevo trazado y 500 metros en duplicaciones, una pendiente máxima del 5 por 100, un volumen de 3.161.406 metros cúbicos en desmonte y 5.390.123 metros cúbicos en terraplén y trece enlances (sin considerar los actuales de la variante de Huesca).

ANEXO II

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón	-
Gobierno Civil de Huesca	X
ICONA	X
Dirección General de Urbanismo, Diputación General de Aragón	X
Diputación Provincial de Huesca	-
Diputación Provincial de Zaragoza	X
Ayuntamiento de Huesca	X
Ayuntamiento de Sabayés	-
Ayuntamiento de Igríes	-
Ayuntamiento de Almudévar	X
Ayuntamiento de Artasona	-
Ayuntamiento de Paillatos	-
Ayuntamiento de Zuera	-
Ayuntamiento de Villanueva de Gállego	-
Asociación para la Defensa del Pirineo Aragonés (ADE-PA), Sabiñánigo	-
Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR), Zaragoza	-
Asociación Defensa Valle de Anso (ADEVAN), Anso	-

La respuesta del ICONA a las consultas requeridas informa de la existencia en dicho tramo de un área importante para las aves: Los Montes de Zuera, característica por sus poblaciones de rapaces y de alondra de Dupont.

Los aspectos más significativos mencionados en las restantes respuestas son:

Gobierno Civil de Huesca:

Considera aspectos relacionados con la ocupación de terrenos de regadío.

Señala dos masas de carrascales de llanura, de excepcional valor por ser de las últimas existentes en Aragón. Se trata del carrascal de Prebedo en las proximidades de Huesca, y del carrascal de Igríes, entre dicha población y Nueno.

Indica como vegetación de interés la existencia de un soto en una vaguada cercana al cementerio de Huesca.

Recomienda la instauración de plantaciones lineales a lo largo de la vía, en las zonas próximas a poblaciones, así como que se dote de abundante arbolado a las zonas de descanso o aparcamientos.

Pide la adopción de medidas tendentes a evitar la aparición de fenómenos erosivos, entre ellas el escalonamiento y repoblación de taludes y plantaciones en terraplenes, especialmente en el tramo coincidente con el paraje denominado «Las Canteras».

Dirección General de Urbanismo de la Diputación General de Aragón:

Señala la necesidad de extremar las medidas para que se produzca la mínima ocupación de tierras de regadío.

Expone la necesidad de estudiar alternativas de trazado desde una estrategia global de todo el proyecto.

Ayuntamiento de Huesca:

Destaca el valor paisajístico que desde el límite sur de su término municipal hasta la carretera N-240 presenta las vistas, hacia el norte, de las sierras de Gratal, Salto del Roldán, Pico y Sierra de Guara, y la presencia, en la vega del río Isuela, entre al CN-240 y la CN-330, de masas arbóreas de fresnos y cajicos (*Quercus canariensis*).

Indica la existencia de núcleos de interés, tales como Alerre, Banastás, Chímillas, Yéqueda e Igríes, que configuran el paisaje de la Hoya de Huesca.

Resalta que el mayor valor ecológico corresponde a los bosques de encinas, que tienen su mayor concentración en la franja este del tramo previsto, al sur de Huesca (Valdabrá y Colchoné), y en la banda oeste del tramo norte (Igríes).

Señala dos importantes extensiones de agua con colonias de aves: La Alberca de Loreto, junto a Cuarte, y la Alberca de Cortés, entre la N-240 y N-330.

Destaca la importancia de el Santuario de Loreto, próximo al núcleo de Cuarte.

Recomienda la indagación de los posibles yacimientos arqueológicos de interés, dada la continua aparición de restos ibero-romanos en el entorno próximo al núcleo de Huesca.

Expone el deseo de que el trazado de la autovía se aleje de la variante oeste de Huesca, actualm. mente en ejecución.

Si no fuese así, se considera necesario prever un nudo de enlace de la autovía con la carretera de Huerrios en el cruce del ferrocarril, y con las zonas industriales de la ciudad de Huesca.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

CONTENIDO

Introducción

Dentro de este primer epígrafe, se exponen los objetivos que se pretenden alcanzar en la realización del estudio de impacto ambiental que se sintetiza en un análisis de las alternativas propuestas, definición de las alteraciones que provocan cada una de ellas, selección de las más adecuadas y propuesta de medidas correctoras.

Presenta una relación de la información consultada, un capítulo de base legal y explicación de la metodología aplicada para el desarrollo del estudio.

Situación del medio que será alterado

Dentro de la descripción del medio en la etapa preoperacional se analizan los aspectos básicos que caracterizan a la zona. Se han considerado de forma extensa los factores climatológicos, geológicos, edafológicos, hidrológicos, de vegetación y fauna, paisaje, espacios naturales de interés, medio socio-económico, y recursos del Patrimonio Cultural.

Análisis de las alteraciones que potencialmente producirán las distintas alternativas

La comparación de alternativas se ha hecho por el método de listas de revisión, analizando las distintas opciones en función de las incidencias que producen sobre cada uno de los aspectos del medio, incluyendo la incidencia acústica, la normativa urbanística, y las afecciones a servicios y usuarios.

Las alteraciones identificadas analizadas y calificadas como de mayor intensidad (nivel alto) por el Estudio de Impacto Ambiental, para los distintos tramos, han sido las siguientes:

Tramo 1:

Alternativa 1.1:

Alteración sobre el sistema geológico durante la ejecución de las obras.

Alternativa 1.2.1.2:

Alteración por aumento de los niveles sonoros.
Impacto sobre los recursos culturales.
Alteración de las infraestructuras existentes.

Alternativa 1.2.2:

Posible inundación de zonas de regadío.
Afección a servicios existentes.

Alternativa 1.2.3.1:

Alteración sobre el sistema geológico.

Alternativa 1.2.3.2:

Incidencia paisajística.
Inadecuación urbanística.
Afección a terrenos de regadío y acequias.

Tramo 2.

Alternativa 2.1:

Afección a terrenos de regadío y acequias.

Alternativa 2.3:

Afección a la vegetación natural existente
Impacto paisajístico.

Tramo 3.

Alternativa 3.3.1:

Impacto sobre el sistema geológico.

Alternativa 3.3.2:

Impacto sobre el sistema geológico (de mayor magnitud que la alternativa 3.3.1).
Incidencia paisajística.
Alteración de la accesibilidad a zonas agrícolas.
Afección a instalaciones y servicios existentes.

Tramo 4.

Alternativa 4.1:

Incidencia paisajística.
Incidencia urbanística.
Afección sobre el sistema cultu-

Alternativa 4.2.2.1:

Alteración de la accesibilidad al núcleo de Yégueda.

Alternativa 4.2.2.2.

Afección a restos culturales.

En base a las incidencias detectadas en las listas de revisión, se propone como opción más recomendable, desde la óptica medioambiental, la compuesta por la alternativas 1.1, 2.2, 3.1+(3.2.1 o 3.2.2.)+3.3.1, 4.2.1+4.2.2.2, (5.1.1. ó 5.1.2)+5.2.

Medidas correctoras

Las medidas correctoras para paliar o minimizar las alteraciones que pudieran producirse vienen detalladas en los siguientes apartados:

Revegetación de las zonas afectadas atendiendo a terraplenes, desmontes, mediana, enlaces y áreas de descanso.

Acopio, tratamiento y utilización del horizonte edáfico.

Recuperación de zonas de vertido. (Se proponen zonas preferentes de vertido para los tramos 1, 2, 3 y 4 así como la forma en que han de realizarse éstos).

Precauciones a guardar para evitar acciones que puedan originar una degradación o deterioro de las zonas de interés medioambiental.

Limpieza y terminación de las obras.

Áreas de descanso.

Señalización de servicios existentes.

Pantallas acústicas. (En las proximidades de la urbanización Las Lomas, y en la estructura de paso sobre la CN-240).

Revisión de Planeamientos Urbanísticos.

Prospecciones arqueológicas sistemáticas del trazado definitivo del proyecto.

Programa de vigilancia ambiental

Desarrolla, de acuerdo con las fases de obra y de funcionamiento, las diferentes especificaciones y controles que deben observarse.

El estudio de impacto ambiental contiene el preceptivo documento de síntesis, un reportaje fotográfico, y apéndices sobre la contaminación acústica, la contaminación atmosférica, la jardinería, la erosionabilidad, los espacios naturales de interés ambiental, y el planeamiento urbanístico.

ANÁLISIS DEL CONTENIDO

Con carácter general, el inventario ambiental es extenso y detallado, desarrollando acertadamente los factores del medio físico que se ven afectados por la presencia de la autovía.

Dadas las características orográficas del entorno y la proximidad en el último tramo de la autovía del Parque de la Sierra y Cañones de Guara, hubiera sido conveniente un estudio paisajístico más detallado, analizando las diferentes unidades de paisaje, así como las visuales, con el objeto de concretar aquellas áreas en las que la adecuación paisajística deba intensificarse.

El estudio no contempla la presencia del vertedero municipal de Zuera.

No se encuentra inventariado el «Arco de la Mora», lugar de interés recogido en la alegación del Ayuntamiento de Zuera en el trámite de información pública del estudio.

No se ha considerado en el modelo aplicado para la predicción de la contaminación acústica la incidencia del viento, máxime cuando según los datos aportados en el inventario ambiental se refleja la importancia e intensidad de dicho agente. También hubiera sido conveniente la inclusión de un estudio complementario con el objeto de conocer el nivel de ruido actual para los tramos de variantes de población.

Dentro del capítulo de medidas correctoras se proponen la instalación de dos pantallas acústicas pero no se concreta su ubicación exacta ni su dimensionamiento.

Como consecuencia de las deficiencias del capítulo paisajístico, ya mencionadas, el curso del río Gállego no ha sido considerado como sistema afectado, y por lo tanto no se contemplan medidas correctoras en dicho entorno.

El programa de vigilancia establece un sistema de prescripciones que garantiza el cumplimiento de las indicaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, no obstante, para los numerosos controles propuestos, no se considera la frecuencia de los mismos, ni la extensión en el tiempo.

La cartografía aportada es amplia, con mapas temáticos de cada una de las áreas del medio físico tratadas. No obstante, las escalas utilizadas (1:200.000, 1:400.000) dan al estudio un carácter general, imposibilitando abordar problemas concretos con la exactitud y detalle necesarios.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Comunidad de Regantes de Almudévar.

Cámara Oficial del Comercio e Industria de la provincia de Huesca.

Ayuntamiento de la Villa de Zuera.
Diputación General de Aragón. Departamento de Agricultura, Ganadería y Montes.

Ricardo Falcón Aparicio, Presidente del Consejo Rector de la Entidad Urbanística de Conservación Las Lomas del Gállego.

Ayuntamiento de Villanueva de Gállego.

Ayuntamiento de Huesca.

Ayuntamiento de Igríes.

Ayuntamiento de Nueno.

Asociación de vecinos «San Martín» de Yégueda.

Contenido de las alegaciones ambientales más significativas

La Comunidad de Regantes de Almodévar, entre otros temas, se refiere a la necesidad de reponer el servicio prestado por las acequias afectadas por la obra y la habilitación de pasos para dar acceso a fincas y cauces.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Huesca llama la atención sobre la problemática del barranco de Valdabra ante el previsible efecto barrera que pueda producir la nueva infraestructura. Contraponen la alternativa 4.2.2.1 (desdoblamiento de la actual carretera) a la 4.2.2.2, recomendada en el estudio informativo para el tramo del núcleo de Yégueda, plantea dudas sobre el acierto en la selección del trazado en el tramo de Huesca recomendando un estudio pormenorizado sobre las ventajas e inconvenientes entre la alternativa 4.2.1, seleccionada, y la 4.1. más alejada en dirección oeste. También se apunta que para el tramo 5 bastaría con el desdoblamiento de la carretera actual, alternativa 5.1.2 en vez de la alternativa 5.1.1, recomendada que circunvala la población de Igríes.

El Ayuntamiento de la Villa de Zuera solicita amplitud y capacidad suficientes en los cruces de caminos bajo y sobre la autovía para permitir el paso de maquinaria agrícola, cosechadoras especialmente.

Llama la atención por la poca incidencia que el capítulo de revegetación y restauración de la autovía y zonas afectada tiene respecto a otros apartados, que a su juicio tienen menor complejidad y representan costes casi tan elevados. Dentro del apartado de medidas correctoras crítica la falta de especificación de las áreas a reforestar, la poca claridad de las obras destinadas a encauzar las escorrentías naturales y la carencia de actuaciones en las proximidades del «Arco de la Mora», lugar de interés recogido en el catálogo vigente y en la zona del río Gállego y sus márgenes.

En cuanto al estudio de impacto ambiental en sí, expone su desacuerdo con la valoración de los impactos detectados por su subjetividad y falta de magnitudes, se indica aspectos paisajísticos que no han sido considerados en el estudio así como la posible afección al vertedero municipal. Dentro del capítulo referente al medio socioeconómico expone como poco considerada la incidencia de los vientos dominantes en relación con la contaminación y ruidos en los casos de Las Lomas y Zuera, indica que no se ha analizado el impacto derivado de la accesibilidad a la población y que en la alternativa propuesta no se ha estimado la adecuación al planeamiento.

Muestra su preocupación sobre el diseño que se adoptará para los viaductos propuestos, por su importancia para favorecer la implantación en el medio.

Plantea como la alternativa más interesante para Zuera, por su economía, menor impacto y mayor accesibilidad, la 1.2.1.2 + 1.2.2. + 1.2.3.1.

Expone una serie de conclusiones que se refieren a aspectos ya tratados, a excepción de la referente a la continuidad de caminos y cabañeras, en especial al camino de San Mateo de Gállego, y a la necesidad de modificar el nudo sur, el nudo de Campillo y el nudo norte.

La Diputación General de Aragón, en escrito dirigido al Alcalde de Zuera, reseña las dos vías pecuarias afectadas por la autovía en el término municipal de Zuera.

La Entidad urbanística de conservación Las Lomas del Gállego, en su alegación, desarrolla un análisis de los aspectos a considerar en el proceso de selección de alternativas como son, el efecto barrera, la evolución de la población, el efecto de los vientos dominantes, el aprovechamiento agrícola y la incidencia en el paisaje, concluyendo que la alternativa 1.2.1.2+1.2.2. resulta más satisfactoria que la alternativa 1.1. propuesta, puesto que evita los inconvenientes de impacto físico, medioambiental y socioeconómicos y proporciona un acceso inmediato a la urbanización.

El Ayuntamiento de Villanueva de Gállego expone en su alegación, entre otros aspectos, la insuficiente amplitud del paso inferior del punto kilométrico 0,750, y apoya el acuerdo del Ayuntamiento de Zuera, en relación con el camino de San Mateo de Gállego.

El Ayuntamiento de Huesca expone sus dudas sobre el acierto o no de la selección efectuada para el tramo 4, y propone un estudio monográfico de mayor detalle que incluya las soluciones intermedias desechadas inicialmente, que posibilite compaginar el desarrollo urbanístico de Huesca con la autovía.

El Ayuntamiento de Nueno pide la reposición de la vía pecuaria «La Cabañera»; solicita un cruce adicional de ganado; y que se realice un estudio en detalle del enlace de Arascués, con objeto de minimizar la afección a las propiedades agrícolas.

20684 RESOLUCION de 24 de julio de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la CN-630, de Gijón a Sevilla. Tramo: Variante de Béjar, puntos kilométricos 410,5 a 416,3, provincia de Salamanca, de la Dirección General de Carreteras.

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, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo de la CN-630, de Gijón a Sevilla. Tramo: Variante de Béjar, puntos kilométricos 410,5 al 416,3, provincia de Salamanca, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 24 de julio de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CN-630, DE GIJÓN A SEVILLA. TRAMO: VARIANTE DE BEJAR, PUNTOS KILOMETRICOS 410,5 AL 416,3, PROVINCIA DE SALAMANCA, DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 28 de enero de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto, consistente en la orden de estudio informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El estudio informativo consiste en la definición de la variante de Béjar.

En anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

Recibida la referida Memoria-resumen, 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 13 de mayo de 1991 dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el Estudio de Impacto Ambiental, fue sometido conjuntamente con el estudio informativo, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de 4 de abril de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Con fecha 6 de julio de 1992 se completó el expediente al que se refiere el artículo 16 del Reglamento.

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

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo del tramo: Variante de Béjar, puntos kilométricos 410,5 al 416,3, de la carretera N-630, de Gijón a Sevilla.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se establece por la presente declaración para que el proyecto pueda ser considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la variante, se asegurará mediante las actuaciones necesarias, el