

Suministradores de materia prima	Número de sublicencia
«Govesán, Sociedad Anónima». Torres Quevedo, 7-9, 28100 Alcobendas (Madrid)	P-0090
«BASF Pinturas y Tintas, Sociedad Anónima». Cristóbal Colón, sin número. Polígono industrial El Henares, apartado 195, 19004 Guadalajara	P-0096
«Ferro Enamel Española, Sociedad Anónima». División Inmapin Priva-Vedoc (Satinado). Carretera nacional 340, kilómetro 61,500, 12550 Almazora (Castellón)	P-0097

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 proyecto de Trazado y proyecto de construcción de la variante de Lleida en la CN-II de Madrid a Francia por Barcelona puntos kilométricos 453 al 474.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

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

1.^a *Protección de los recursos hídricos.*—Teniendo en cuenta que la nueva vía afecta al río Segre y al Canal de riego de Serós, así como a multitud de acequias y rieras, se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) Deberán diseñarse a nivel de proyecto de ejecución, las medidas de prevención y control para garantizar que tanto durante en la construcción como en la explotación de la obra, no puedan producirse vertidos de sustancias contaminantes accidentales tanto a las riberas del río Segre como a los canales y acequias de riego. Estas medidas se extremarán respecto al puente sobre el río Segre.

b) Se repondrán todas las acequias y canales de riego interceptados por la traza, de forma que se mantenga íntegramente el servicio que prestan actualmente. En cualquier caso, se asegurará la disponibilidad de este recurso al mismo nivel que el actual.

2.^a *Permeabilidad territorial y protección del suelo agrícola.*—Dado que la zona por donde discurre la variante atraviesa suelo agrícola, se harán riegos periódicos en la fase de obra, como recomienda el estudio de impacto ambiental en su capítulo 8, para evitar molestias a las personas y el daño a los cultivos cercanos.

No se localizarán instalaciones auxiliares no escombreras o vertederos, en lugares que puedan afectar a terrenos de alto valor agrícola.

Se asegurará, mediante las actuaciones necesarias, el servicio, al nivel actual, de los caminos rurales y vías de paso existentes que finalmente se vean afectadas, así como el mantenimiento del nivel de accesibilidad actual entre ambas márgenes del trazado.

3.^a *Prevención del ruido.*—Se proyectarán las pantallas acústicas entre los puntos kilométricos 13,900 y 14,800, según las indicaciones de diseño propuestas en el capítulo 8 del estudio de impacto ambiental. En todo caso, en condiciones de campo abierto y en cualquier situación, los niveles de inmisión sonora no sobrepasarán los 55 dB Leq medidos entre las veintitrés y las siete horas, así como los 65 dB Leq medidos entre las siete y las veintitrés horas. En las edificaciones existentes en el entorno se deberá garantizar que a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura, no se superen los 55 dB y 65 dB Leq respectivamente, para los periodos horarios antes citado.

4.^a *Protección de yacimientos arqueológicos.*—Teniendo en cuenta que en el área de estudio, aparecen numerosos yacimientos inventariados y valorados en el E.I.A., se adoptará previa consulta con el órgano competente de la Administración Autónoma de Cataluña las medidas necesarias para su protección con especial atención a los situados junto a la Torre Panis, en el punto kilométrico 6,500 y el situado en las inmediaciones del enlace proyectado en el punto kilométrico (21 a 22) con la carretera a Torreserona.

5.^a *Afecciones a la zona recreativa del parque municipal «Alcalde Pons» de la ciudad de Lleida.*—Se adoptarán las medidas necesarias para garantizar el sosiego de la población en este parque.

Si como consecuencia de las expropiaciones necesarias para implantar la variante se ocupase parte del citado parque, se elaborará y ejecutará el consiguiente proyecto de restauración del mismo.

6.^a *Protección del suelo. Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*—Con objeto de minimizar la erosión de taludes y recuperar las áreas afectadas por la construcción de la vía, se realizarán las siguientes actuaciones:

Se procederá a la recuperación de zonas afectadas y a la revegetación y restauración teniendo en cuenta la integración paisajística de la obra,

3970

RESOLUCION de 2 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de trazado y construcción de la variante de Lleida en la CN-II de Madrid a Francia por Barcelona, puntos kilométricos 453 al 474, 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, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 2 de diciembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado y construcción de la variante de Lleida en la CN-II de Madrid a Francia por Barcelona, puntos kilométricos 453 al 474, 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 como Memoria-resumen del proyecto, la Orden de proyecto de trazado y construcción.

La Dirección General de Política Ambiental estableció, con fecha 30 de marzo de 1992, un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

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

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental, fue sometido al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», del 25 de septiembre de 1992.

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

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto de trazado y proyecto de construcción.

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

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

según se establece en el capítulo 8 del estudio de impacto ambiental, teniendo especial atención en los siguientes puntos:

Taludes de unos 15 metros de altura situados en torno a los puntos kilométricos 9,900 y 14,100.

Taludes al sur de Alcoletge en torno al punto kilométrico 26,500, de unos 18 metros de altura.

Terraplenes de unos 13 metros de altura realizados para el cruce de la variante con las líneas de ferrocarril.

Se definirá de forma suficientemente concreta:

La localización, volumen de extracción y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo requeridos para la ejecución de la obra.

La localización de las instalaciones auxiliares de obra, tales como plantas de hormigonado, parque de maquinaria, almacenes de materiales, etc.

7.^a *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental:

Antes del inicio de las obras, un escrito certificando la incorporación al proyecto de construcción de la documentación adicional que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesaria, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Proyecto de protección de recursos hídricos a la que se refiere la condición 1.^a

Medidas de protección a que se refiere la condición 4.^a

Proyecto de pantallas acústicas para la prevención del ruido a la que se refiere la condición 3.^a

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajísticas de la obra al que se refiere la condición 6.^a

Ubicación de canteras, graveras, zonas de préstamos y zonas auxiliares de obra a que se refiere la condición 6.^a

Medidas de protección, y en su caso proyecto de restauración, del parque municipal a que se refiere la condición 5.^a

8.^a *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental detallado para el seguimiento y control de los impactos identificados como significativos en el estudio de impacto ambiental y en este condicionado, y de las medidas correctoras que se derivan, tomando como base el programa de vigilancia y control del capítulo 8 del mencionado estudio.

En dicho programa se establecerá los tipos de informes y la frecuencia de emisión. Tales informes deberán ser emitidos hasta 3 años contados a partir de la fecha de recepción provisional de la obra, cuando no se indique otra cosa y remitidos por la Dirección General de Carreteras a la Dirección General de Política Ambiental y, en todo caso, serán al menos los siguientes:

Antes de la fecha de emisión del acta de recepción provisional de la obra:

Descripción de las medidas correctoras y de las actuaciones de recuperación ambiental e integración paisajística realmente ejecutadas.

Al año de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe de los niveles sonoros realmente alcanzados y eventuales medidas adicionales necesarias.

Estado y progreso de las actuaciones de recuperación ambiental e integración paisajística de las obras.

Del examen de dicha 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.

Madrid, 2 de diciembre de 1992.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Generalidad de Cataluña	X
Delegación del Gobierno en Barcelona	—
Confederación Hidrográfica del Ebro	—
Comisión Central de Industria y Actividades Clasi- ficadas de Barcelona	—
Instituto de Biología Fundamental, Barcelona	—
Instituto Recerca i Tecnologia Agroalimentaria, Bar- celona	—
Delegación del CESIC, Barcelona	—
Consejo Científico y Tecnológico, Barcelona	—
Consejo de Investigación y Desarrollo	—
Cátedra de Ecología, Barcelona	—
Departamento Ecología, Facultad de Ciencias, Bella- terra	—
Departamento de Ecología, Petrología y Prospección Geológica, Barcelona	—
Departamento Ecología, Facultad de Filosofía y Letras, Bellaterra	—
Facultad de Geografía e Historia, Barcelona	X
Cátedra de Geología Dinámica y Paleontología	—
Diputación Provincial de Lleida	—
Gobierno Civil de Lleida	X
Instituto de Investigación y Desarrollo Agrario Lleida	—
Departamento de Edafología y Climatología de Lleida	—
Ayuntamiento de Lleida	X
Ayuntamiento de Alcarrás	X
ICONA	X
S.E.O.	X
ADENA	—
F.A.T.	—
AEDENAT	—
C.O.D.A.	—
Alternativa Verde	—
DEPANA	—
Grup D'Estudis Natura «Andrius»	—
Colectivo Ecologista Libertario (CEL)	—
Fundación CIDOB	—
Fundación Carles Pi i Suñer Estudis Autonomics ...	—
Fundación Roca Gales	—
Asociación Vida Sana	—
Departamento de Meteorología y Ciencia del Sol. U.P. Cataluña	X

El contenido más significativo de las respuestas recibidas, es el siguiente:

ICONA.

«No cabe formular en principio, e independientemente de los resultados que se deriven del estudio de impacto mencionado, observaciones relevantes desde el punto de vista ambiental respecto al actual planteamiento del proyecto.»

Ayuntamiento de Alcarrás.

En la respuesta de este Ayuntamiento, se adjuntan sugerencias emitidas por las siguientes Entidades y particulares de este municipio, interesadas y afectadas por la obra: Comunidad de Regantes de Vilanova de Resudins, Comunidad de Regantes del Canal de Aragón y Cataluña de Alcarrás, Comunidad de Regantes del Canal de Piñana y don Jaime Sisó Sanjuán y tres particulares más.

Se indica la necesidad de preservar la unión del término municipal, manteniendo la comunicación de personas y vehículos, y preservando los cursos de los servicios públicos, especialmente, suministros de agua y energía eléctrica.

Se deberá dar continuidad a los caminos y vías afectados entre los que se destacan dos caminos de Arriers, del pantano de Copaga, Horta Vella y Boga Montagut.

Se afecta zonas de regadío, por lo que deberán ser tenidos en cuenta los actuales «brazeos» de riego así como los previsibles nuevos cauces y las estructuras necesarias para su paso bajo la autovía.

Sociedad Española de Ornitología.

Este nuevo trazado no afecta a ningún Área de Importancia Internacional para Aves, si bien deberá realizarse una detallada prospección por si existiera alguna población residual de aves esteparias, dada la relativa proximidad de la nueva traza a la zona de Cogul-Alfés declarada, en parte, Zona de Especial Protección para Aves (ZEPA) por la Comunidad Europea.

Gobierno Civil de Lleida

En su respuesta resalta los siguientes aspectos:

La nueva variante afectará a la zona recreativa del Parque Municipal «Alcalde Pons», de la ciudad de Lleida.

Las acequias de riego y los cursos superficiales de agua para abastecimiento de la zona pueden verse afectados aumentando, además, los riesgos de contaminación por vertidos.

Se deberá contemplar la posible afección de la construcción del viaducto sobre el río Segre en el entorno a esta zona y, aguas abajo, en el paraje natural de la Mitjana.

Se deberá recuperar la capa de tierra vegetal para su reutilización como recubrimiento de taludes y terrenos afectados.

Generalitat de Catalunya.

Realiza las siguientes puntualizaciones:

Dado que la obra a proyectar adopta la denominada solución 4, según el estudio informativo, se supone que, como mínimo, se han contemplado tres soluciones más que deberán también ser analizadas en el estudio de impacto ambiental para asegurar que la elección de alternativa es ambientalmente la más adecuada.

Después de la implantación de la nueva infraestructura no se deberán sobrepasar los siguientes límites de inmisión sonora: 65 dB Leq (de ocho a veintidós horas) y 55 dB Leq (de veintidós a ocho horas), medidos a dos metros delante de las fachadas de los edificios habitados y 55 dB Leq (de ocho a veintidós horas) y 45 dB Leq (de veintidós a ocho horas) en zonas de especial protección (escuelas, hospitales...).

Facultad de Geografía e Historia

«Creemos que dicho estudio debe tener particularmente en cuenta las características de la densa red de acequias y desagües de este sector de huerta por el que debe cruzar la nueva variante. Cabe tener en cuenta, al respecto, que la red de desagües cumple una finalidad de evacuación de las aguas en los momentos de lluvias torrenciales y que la nueva autovía teniendo en cuenta su curso por un sector de escasa pendiente podría actuar como un dique si esta red es infradimensionada. Cabe añadir, en este sentido, que aunque la precipitación media anual del sector es escasa (350-400 mm), no queda exento de la irregularidad y torrencialidad típica del régimen de lluvias mediterráneo.»

ANEXO II

Resumen del proyecto.—El proyecto consiste en una variante por el norte para la travesía de la N-II a su paso por Lleida, incluyendo una variante para la travesía de Alcarrás.

El trazado consta de doble calzada, con un ancho total de plataforma de 31 metros y una longitud de 32,5 kilómetros.

Destacan las siguientes estructuras:

Dos puentes sobre las líneas férreas Zaragoza-Barcelona y Lleida-La Poble de Segur.

Un puente sobre el río Segre de más de 120 metros.

Veintisiete pasos de caminos a distinto nivel.

Siete enlaces con la red viaria existente.

Los mayores desmontes se localizan en torno a los puntos kilométricos 9,900 y el 14,100, con una altura de 15 metros, y en torno al punto kilométrico 26,500 al sur de Alcoletge con una altura de 18 metros.

Los terraplenes se localizan en los cruces con las líneas de ferrocarril.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental.—El estudio de Impacto Ambiental desarrolla los distintos factores que se ven afectados por la construcción de la variante.

El área de estudio pertenece a la cuenca hidrográfica del Ebro, siendo el río Segre el cauce de mayor importancia de la zona.

Las litologías presentes en el territorio son en su mayoría impermeables, excepto las terrazas cuaternarias de las riberas del río Segre.

La vegetación potencial se describe como muy degradada, localizándose vegetación original formada por romerales y tomillares, en laderas y vertientes de algunos cerros.

Los cultivos presentes en la zona de estudio son principalmente cereales y cultivos forrajeros, frutales de regadío, y zonas parceladas reducidas con especies hortícolas.

La fauna, según el estudio, presenta especies propias de zonas fuertemente transformadas por actividades agrícolas, no encontrándose entre ellas especies amenazadas ni de especial protección.

Se relacionan los yacimientos catalogados en la zona, según el Inventario del Patrimonio Arqueológico de Cataluña de 1988.

El estudio describe el suelo por el que circula la traza como suelo no urbanizable, excepto en los puntos kilométricos 14 y 15 que ocupan suelo urbanizable no programado.

Las alteraciones negativas según el estudio de impacto ambiental, más importantes son:

Alteraciones durante la fase de construcción sobre los canales de riego y el Río Segre, por movimiento de tierras o por vertidos de aceites.

Alteraciones sobre el paisaje, siendo los puntos más importantes por los desmontes previstos, los localizados en los puntos kilométricos 9,900; 14,100 y 16,500.

Alteraciones por el ruido, consideradas como fuertes debido a que la traza atraviesa zona rural, donde proliferan viviendas diseminadas.

Alteraciones por la dificultad de accesibilidad transversal, pudiendo dar lugar a concentraciones de población en el interior de la variante, revalorización del suelo y cambios en el sistema de vida tradicional por transformaciones de uso del suelo.

Alteraciones sobre el sistema económico del sector agrario.

Alteraciones sobre planeamientos urbanísticos.

Alteraciones sobre el patrimonio arqueológico.

Como conclusión, el estudio señala que aunque la mayoría de los impactos son de baja magnitud, se considera muy necesaria la aplicación de las medidas correctoras incluidas en su capítulo 8, que son las siguientes:

Limpieza de canales, acequias, conducciones de agua y riberas del río Segre en los puntos afectados por las obras evitándose todo tipo de vertidos.

Retirada y apilamiento en alturas no superiores a los 1,5 metros de la capa vegetal de todas las superficies ocupadas durante la construcción.

Evitar morfologías planas y regulares, y aristas vivas en los bordes de taludes.

Aunque no se prevé la necesidad de retirada de materiales a vertedero, si fuera necesario, se propone rellenar las cavidades originadas al extraer materiales de préstamo o utilizar las actuales zonas de vertido autorizadas.

Regar periódicamente las zonas en las que se mueve la maquinaria.

Realizar apantallamientos acústicos en los puntos más vulnerables.

Recuperación de zonas deterioradas.

Limpieza general a lo largo del pasillo afectado por las obras.

Revegetación en terraplenes y desmontes de grandes dimensiones, así como en la mediana y enlaces.

Análisis de contenido.—El estudio desarrolla el contenido exigido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.

En el capítulo 8 desarrolla las medidas correctoras, si bien algunas son recomendaciones con falta de concreción y proyecto.

Se observan algunas carencias de información como son la posible afección a un parque municipal y la localización de canteras e instalaciones auxiliares.

El estudio de Impacto Ambiental analiza únicamente la alternativa número 4 que fue la seleccionada en la aprobación técnica del estudio Informativo.

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental.—La única alegación presentada en este período, corresponde a la Entidad DEPANA (Defensa para la Naturaleza) que manifiesta: «Que sean tenidos en cuenta criterios de conservación del entorno contenidos en nuestro ordenamiento.»