

6108

RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Autovía Lleida-Huesca tramo segregado: Huesca-Siétamo N-240 de Tarragona a San Sebastián (Huesca).

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el grupo 6 apartado a) del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4,1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Objeto, justificación y localización del proyecto. Promotor y Órgano sustantivo

El objeto del proyecto es la construcción del tramo de la autovía Lleida-Huesca, en el tramo segregado Huesca-Siétamo N-240 de Tarragona a San Sebastián (Huesca), y la carretera de conexión de esta autovía con el aeropuerto de Huesca-Monflorite. La banda de estudio se localiza íntegramente en la provincia de Huesca y afecta a los términos municipales de Huesca, Quicena, Tierz, Loporzano y Siétamo.

El promotor y órgano sustantivo de este proyecto es la Dirección General de Carreteras.

2. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el grupo 6 apartado a) del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4,1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

La tramitación se inició con fecha 5 de diciembre de 2002, momento en que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la memoria-resumen precedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Se realizó el trámite de consultas previas cuyo resultado se trasladó a la Dirección General de Carreteras, el 11 de julio de 2003, junto con un informe de contenidos exigibles al estudio de impacto ambiental.

El inicio del trámite de información pública del estudio informativo y estudio de impacto ambiental se publicó el 2 de diciembre de 2004 en el Boletín Oficial del Estado núm. 290. Transcurrido el plazo de información pública, con fecha 31 de mayo de 2005 la Dirección General de Carreteras remite el expediente completo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

3. Descripción del proyecto

El estudio informativo tiene por objeto la elección de un trazado para el subtramo Huesca-Siétamo de la autovía Lleida-Huesca. El corredor de estudio se apoyará en la ronda norte de Huesca y la carretera N-240 actual, a lo largo de una longitud aproximada de 13 km. Se estudian dos nuevas infraestructuras viarias, dado que el Reglamento General de Carreteras del Estado señala que la accesibilidad a un aeropuerto de interés general ha de quedar garantizada mediante un itinerario perteneciente a la Red de Carreteras del Estado. Por esta razón, se ha incluido en el estudio informativo un ramal de conexión de la autovía Lleida-Huesca con el aeropuerto Monflorite-Alcalá (Huesca).

La primera corresponde a la autovía entre Huesca y Siétamo, que de acuerdo con la Resolución de 11 de octubre de 2001 de la Dirección General de Carreteras, debe intentar aprovechar, duplicándola, la variante norte de Huesca, así como el corredor de la carretera N-240 actual.

La segunda corresponde a la carretera de conexión entre la autovía Lleida-Huesca, a la que pertenece la primera infraestructura, y el aeropuerto Monflorite-Alcalá, localizado al sudeste de Huesca, entre las poblaciones de Monflorite y Alcalá del Bispo.

4. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto

En esta zona se encuentran varias comunidades vegetales de interés, como son saucedas y choperas mediterráneas (vegetación en galería fluvial), encinares, bojadas y matorrales halonitrófilos.

Las especies que pueden verse en mayor medida afectadas por la construcción de esta infraestructura son mamíferos de pequeño y mediano tamaño, reptiles y anfibios, entre los que se mencionan el erizo europeo occidental (*Erinaceus europaeus*), tejón (*Meles meles*), garduña (*Martes foina*) y sapo común (*Bufo bufo*), incluidos en Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/90) y Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (Decreto 49/95).

Parte del área de estudio se encuentra incluida dentro del ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*) en Aragón, aprobado por el Decreto 45/2003, del Gobierno de Aragón, que comienza justo al norte de la actual N-240, pero sin que el trazado de las alternativas vaya a afectar a ningún área crítica ni se encuentre próximo a ningún nido o comedero.

Los cursos fluviales de la red hidrográfica en el área de estudio discurren con dirección preferente norte-sur. Los principales cauces son el río Isuela, que atraviesa Huesca, el río Flumen y el río Botella. Estos cursos de agua constituyen corredores de fauna.

En cuanto al medio socio-económico destaca la presencia del núcleo urbano de Huesca en proceso de crecimiento, radial y concéntrico a la vez; así como los de otras poblaciones con expectativas de desarrollo por la propia proximidad a la capital. El sistema económico es el tradicional agropecuario basado en la explotación de la tierra con parcelas de pequeña y mediana extensión.

Por lo que se refiere al patrimonio histórico-artístico destaca el conjunto fortificado de Montearagón, declarado B.I.C. integrante del Patrimonio Cultural Aragonés de especial relevancia y significado para la zona y Aragón.

5. Tratamiento del análisis de las alternativas

Se plantean tres alternativas para el tramo Huesca-Siétamo, las tres se desarrollan entre la N-330 y el enlace de Siétamo:

Alternativa 1: duplica la variante norte de Huesca y discurre por el Estrecho de Quinto, al norte de la N-240.

Alternativa 2: duplica la variante norte de Huesca y discurre al Sur de la N-240, después de cruzar el río Flumen, aprovechando un barranco existente.

Alternativa 3: discurre al Norte de Quicena, cruza el río Flumen en el Estrecho de Quinto, y posteriormente cruza la N-240 hasta el sur de la localidad de Siétamo.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Longitud	13.200 m	12.800 m	12.600 m
Radio máximo	3.700 m	3.200 m	6.700 m
Radio mínimo	600 m	600 m	509,5 m
Velocidad de proyecto	100 km/h	100 km/h	120 km/h
Inclinación máxima	5 %	5 %	3,25 %

Para el nuevo trazado el ramal de conexión de la autovía Lleida-Huesca con el aeropuerto Monflorite-Alcalá se han definido dos alternativas:

Alternativa norte: comienza en el enlace de Siétamo de la autovía Lleida-Huesca y después de cruzar el río Botella, discurre por el noroeste de la localidad de Ola, para luego ir en sentido suroeste hacia el aeropuerto Monflorite-Alcalá.

Alternativa sur: también comienza en el enlace de Siétamo de la autovía Lleida-Huesca, y cruza el río Botella al sur de la localidad de Ola, para luego ir en sentido suroeste hacia el aeropuerto Monflorite-Alcalá.

	Alternativa norte	Alternativa sur
Longitud	4.123 m	4.299 m
Radio máximo	700 m	700 m
Radio mínimo	500 m	450 m
Velocidad de proyecto	100 km/h	100 km/h
Inclinación máxima	2,49 %	2,99 %

6. Fase de consultas previas.

Durante el periodo de consultas previas se solicitó la opinión respecto al citado proyecto a los siguientes organismos e instituciones:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	-
Delegación del Gobierno en Aragón	-
Subdelegación del Gobierno en Huesca	-
Confederación Hidrográfica del Ebro	X
Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón	X
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno de Aragón	X
Dirección General de Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón	X
Instituto del Agua del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón	-
Diputación Provincial de Huesca	-
Instituto Geológico y Minero de España	-
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	-
Cátedra de Biología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Zaragoza	-
Ayuntamiento de Huesca	X
Ayuntamiento de Quicena	X
Ayuntamiento de Tierz	X
Ayuntamiento de Loporzano	X
Ayuntamiento de Siétamo	X
Fundación Ecología y Desarrollo	-
Asociación de Amigos de Guara	-
Asociación de Defensa del Pirineo Aragonés (ADEPA)	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental A.D.E.N.A.	X
Ecologistas en Acción	-
Greenpeace	-
S.E.O.	-

Los aspectos ambientales más relevantes tratados en las contestaciones a las consultas realizadas fueron:

Hidrología superficial

La red de drenaje natural puede resultar modificada como consecuencia de las alteraciones de la geomorfología. Estas acciones también pueden inducir procesos de erosión e inestabilidad de laderas ante la acción del agua, con la consiguiente degradación del terreno y emisión de sedimentos. También existirán riesgos derivados del empleo de carburantes y aceites y vertidos de aguas residuales. La unidad hidrogeológica afectada es la denominada «Hoya de Huesca» (n.º 54) con presencia de acuíferos colgados pliocuaternarios, con aguas subterráneas de baja calidad.

Geomorfología

Se deberá incluir en el estudio de impacto ambiental las ubicaciones precisas de préstamos y vertederos, incluyendo la valoración ambiental de dichos emplazamientos.

Vegetación

Dentro del corredor definido para la actuación se encuentran varias comunidades vegetales de interés que pueden verse afectadas. En concreto en el entorno del Castillo de Montearagón y en el interfluvio de los Barrancos de la Alfóndiga y del Diablo.

Fauna protegida

Existen numerosas especies de fauna vertebrada ligadas a los diferentes ecosistemas e incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990), Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (Decreto 49/1995) y/o Directivas 92/43/CEE y 79/409/CEE.

Al norte de la actual N-240 comienza el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), Decreto 45/2003, sin que el trazado del corredor vaya a afectar a áreas críticas.

Patrimonio histórico-artístico y vías pecuarias

Pueden resultar afectadas ocho vías pecuarias: Vereda de Apiés, Vereda de Siétamo, Vereda de Siétamo a Loporzano, Cordel del Saso, Colada de la Costera, Colada de Huesca a Loporzano y Cañada Real de Nocito.

En la Carta Arqueológica de Aragón consta que en la zona sometida a estudio se localizan una serie de yacimientos arqueológicos: Puente, Las Canteras, Castillo de Montearagón, Montearagón II, Monasterio Antiguo, Las Ramblas, Saso, Puente de Las Canales (todos ellos en el término municipal de Quicena) y Estrecho del Quinto (término municipal de Loporzano). La zona de estudio presenta materiales potencialmente fosilíferos con yacimientos paleontológicos identificados en zonas próximas como el de Fornillos de Apiés. El Departamento de Cultura y Turismo de Aragón considera necesario realizar una prospección arqueológica intensiva previa en la fase definitiva de redacción del proyecto o al inicio de cualquier obra o remoción del terreno; así como una prospección paleontológica intensiva previa en los materiales terciarios afectados por el proyecto (incluyendo todas las obras subsidiarias ligadas al mismo como caminos, préstamos, etc) con valoración de la importancia, delimitación de la extensión y grado de afección de los yacimientos que puedan localizarse, con objeto de definir las medidas concretas.

Medio socioeconómico

La infraestructura prevista interceptará caminos agrícolas y otros servicios dificultando la permeabilidad territorial y las tareas agrícolas.

Afección del corredor de la N-240 a su paso por el término municipal de Tierz al polígono industrial que este municipio comparte con el de Loporzano y a una zona residencial de reciente creación, ambos al sur de la N-240. En opinión del Ayuntamiento de Tierz el paso de la autovía por su término municipal tendría unos costes ambientales y sociales desmesurados que la hacen inviable. El Ayuntamiento de Quicena desestima el nuevo corredor planteado y solicita la reconsideración de la solución sur desestimada en el estudio informativo de la autovía Huesca-Lérida. En caso de que finalmente se opte por el desdoblamiento de la Ronda Norte, solicita que éste se realice por el lado sur. El Ayuntamiento de Loporzano entiende que sería razonable restudiar la opción por el sur de Huesca. El Ayuntamiento de Huesca pide también que se complete la circunvalación de Huesca con al variante sur. El Ayuntamiento de Siétamo que la autovía pase por la parte norte del nuevo corredor propuesto.

7. Principales alegaciones durante el periodo de información pública

Durante la fase de información pública se recibieron alegaciones de diferentes organismos, colectivos y particulares. Los aspectos ambientales más significativos recogidos en dicho proceso han sido:

La Confederación Hidrográfica del Ebro considera, en líneas generales, que las actuaciones indicadas en el estudio informativo son adecuadas. En la elaboración definitiva del proyecto se deberán seguir una serie de recomendaciones respecto a las obras que afectan a las márgenes, las estructuras en cauce diseñadas para salvar corrientes continuas, las obras de drenaje transversal relacionadas con cauces de corriente continuas y discontinuas, el caso de que las infraestructuras quedase ubicada en zona inundable y una serie de medidas para evitar la contaminación de las aguas durante las obras.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón informa favorablemente a la actuación. Considera que las afecciones sobre la hidrología superficial son adecuadamente minimizadas y corregidas con las medidas previstas por el estudio de impacto ambiental. Así mismo, señala que no es previsible que las comunidades vegetales de interés sufran daños relevantes, si se adoptan las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental.

El Servicio de Prevención y Protección del Patrimonio Cultural de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte Gobierno de Aragón considera poco profundos los trabajos arqueológicos y paleontológicos realizados en la zona, planteando que con carácter previo al inicio de las obras del trazado finalmente elegido se realice una prospección arqueológica y paleontológica intensiva y sistemática, tanto en la traza como en la banda de afección y otras obras subsidiarias. Esta prospección debe extenderse también al ramal de conexión con el aeropuerto Monflorite-Alcalá. Se realizará bajo supervisión de la Dirección General de Patrimonio Cultural, que establecerá medidas de actuación que serán incluidas en el proyecto de ejecución de la obra.

La Dirección General de Administración Local y Política Territorial del Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales del Gobierno de Aragón considera más apropiadas las alternativas 1 y 2, frente a la alternativa 3, por adaptarse mejor al territorio, aprovechando incluso las infraestructuras existentes. En cuanto al ramal de conexión

con el aeropuerto se prefiere la alternativa Norte por tener un balance de tierras más equilibrado y afectar a menos zonas en estado natural que la alternativa Sur.

Propone una nueva alternativa entre el río Flumen y el Llano de Quinto, se trataría de un trazado en paralelo a la N-240. El promotor considera esta alternativa como inadecuada por generar un desmonte de 30 m para atravesar el Estrecho de Quinto.

Ayuntamiento de Siétamo propone que se incorporen al proyecto una serie de medidas correctoras con el fin de facilitar la permeabilidad territorial y de disminuir la afección sobre las aguas superficiales, tanto en la fase de obras como durante la explotación. Para lo que proponen la ejecución de caminos de servicio paralelos a la traza de la autovía, con una anchura y características apropiadas, la construcción de un paso transversal en el P.K. 12+420 y el refuerzo de los caminos rurales utilizados por los camiones y maquinaria pesada de obra. También solicita la ejecución de balsas capaces de evitar la contaminación de cauces naturales a ambos lados de la autovía, a la altura del P.K. 10+750, coincidiendo con el puente sobre el río Botella. Además de las indicadas, sugiere que se construyan balsas de decantación provisionales, zanjas de infiltración, barreras de retención de sedimentos u otros dispositivos análogos para la recogida de las aguas del drenaje de los parques de maquinaria y de otras zonas de instalaciones auxiliares de las obras.

El Ayuntamiento de Quicena solicita que se conserven los árboles de los márgenes de la N-240 y acondicionar el barranco que discurre junto a dicha carretera, ya que recoge las aguas de todo el término municipal desembocando en el río Flumen, y se ha desbordado en varias ocasiones desde la construcción de la variante norte.

Once particulares propietarios de fincas, solicitan la instalación de pantallas antirruido en el P.K. 7+000 de la alternativa seleccionada.

8. Resultado de la participación de las Administraciones Públicas afectadas con responsabilidades ambientales

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón informa favorablemente a la actuación. Considera que las afecciones sobre la hidrología superficial son adecuadamente minimizadas y corregidas con las medidas previstas por el estudio de impacto ambiental. Así mismo, señala que no es previsible que las comunidades vegetales de interés sufran daños relevantes, si se adoptan las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental.

9. Integración del proceso de evaluación

a) Análisis ambiental para selección de alternativas:

Para el tramo de autovía Huesca-Siétamo el estudio de impacto ambiental considera recomendable no seleccionar la Alternativa 3, por su afección sobre el paisaje del Montearagón. El eje del trazado discurre a 300 metros de este elemento afectando con un desmonte la ladera meridional de esta montaña.

En cuanto al ramal de conexión con el aeropuerto Monflorite-Alcalá se prefiere la alternativa Norte, ya que la alternativa Sur corta transversalmente el carrascal de Ola, de gran calidad paisajística y valor ecológico.

Finalmente el estudio informativo selecciona la Alternativa 1, para el tramo de autovía Huesca-Siétamo, y la Alternativa Norte para la conexión con el aeropuerto Monflorite-Alcalá, en coherencia con lo anteriormente expuesto.

b) Relación entre impactos y medidas correctoras:

Analizados los elementos que se han puesto en juego en el proceso de evaluación ambiental, que incluyen el proceso de consultas previas, el contenido del estudio ambiental y el expediente de información pública, se procede a señalar los principales impactos sobre los diferentes elementos del medio ambiente, y sus correspondientes medidas preventivas correctoras y protectoras:

Hidrología superficial y subterránea

En el estudio de impacto ambiental se hace constar que el cruce de la autovía sobre los cauces se realiza de forma transversal a través de viaductos, y en el diseño de los pasos se han seleccionado los puntos de cruce menos lesivos. En este sentido se han buscado las zonas más estrechas, de menor cobertura de vegetación riparia y más alterados, en algunos casos utilizando los puntos de paso que realiza la carretera actual.

En los cauces de menor magnitud, en canales de riego o pequeñas vaguadas, donde no ha sido posible la implantación de puentes, el cruce se realiza a través de obras de drenaje transversal dimensionadas en función del caudal. En cualquier caso se ha respetado la morfología original de todos los cauces sin que se plantee la derivación o modificación del cauce original en ningún caso.

Además se incluyen una serie de medidas correctoras para evitar la contaminación de las aguas superficiales durante la fase de obras, como son: jalonamiento de la zona de obras, localización adecuada de las instalaciones auxiliares, implantación de sistemas de gestión de residuos, adopción de dispositivos de defensa de las orillas y la calidad de las aguas, y posterior realización de operaciones de restauración de cauces y riberas.

Para evitar la afección sobre las aguas subterráneas, se colocarán balsas de dilución y geotextiles. Durante la fase de ejecución no se colocarán parques de maquinaria o vertederos en las zonas permeables ni sobre las zonas con indicios de karstificación.

Se incluye en el Plan de Vigilancia Ambiental un control de la calidad de las aguas de los diferentes cauces afectados por las trazas.

En las respuestas del promotor a las alegaciones presentadas se compromete al cumplimiento de lo planteado por la Confederación Hidrográfica del Ebro.

Vegetación

El estudio de impacto ambiental ha localizado varias zonas que albergan diversas comunidades vegetales de interés. Para estos enclaves, propone las siguientes medidas preventivas y correctoras:

Como medida preventiva, se realizará un jalonamiento del terreno en las zonas donde el trazado invada o discorra muy próximo a estos enclaves.

Restitución de las comunidades vegetales afectadas por los trazados (galerías riparias de *Salix* sp. y *Populus* sp.; encinares, bojadas y matorrales halonitrófilos), en una superficie al menos tres veces superior a la en cada caso afectada, a través de revegetación con sus especies autóctonas características, sobre emplazamientos elegidos con las características ecológicas más adecuadas para su restablecimiento.

Empleo de estas mismas especies en las labores de restauración de superficies utilizadas como auxiliares en la fase de construcción que, como consecuencia de las obras, hayan quedado sin cubierta vegetal.

Fauna

El estudio recoge una serie de medidas encaminadas a reducir el impacto del proyecto sobre la fauna de la zona. Estas medidas van dirigidas principalmente a los siguientes aspectos:

Restitución de los corredores de fauna. Las dos estructuras planteadas para el paso de los ríos Flumen y Botella servirán como los principales pasos para la fauna. Por otra parte, se propone el acondicionamiento de las obras de drenaje para el paso de la fauna de pequeño y mediano tamaño. Las cunetas y drenajes se diseñarán de tal modo que no constituyan trampas para los pequeños animales.

Contempla un plan de revegetación específico para cada hábitat de interés para la fauna (bosques, matorrales, vegetación riparia) que vaya a ser afectado por el proyecto, con las características anteriormente señaladas.

Contempla medidas de diseño y preventivas para producir la menor alteración posible a los cauces, así como para mantener la calidad de las aguas, evitando su enturbiamiento durante la fase de construcción.

Patrimonio histórico-artístico y vías pecuarias.

Con respecto a las afecciones a las vías pecuarias, se plantea la restitución de las vías pecuarias interceptadas, como requiere el artículo 13 de la Ley 3/1995 de Vías pecuarias.

Por otro lado, en el expediente de información pública el promotor se compromete a realizar las prospecciones arqueológicas y paleontológicas intensivas y sistemáticas requeridas por el órgano autonómico competente, tanto en el trazado elegido para la autovía como para la conexión del aeropuerto.

Medio socioeconómico

Con el fin de facilitar la permeabilidad territorial y dar continuidad a las actividades económicas en la zona, el promotor se compromete en el expediente de información pública a:

Incluir un nuevo paso superior en la P.K. 5+600, frente al acceso a Quicena y una vía de servicio por el Norte de la autovía entre este acceso y el puente sobre el Flumen.

Incluir un nuevo paso superior en la P.K. 12+400 en el T.M. de Siétamo.

Coordinar con la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón las actuaciones donde intervengan carreteras de su competencia. Coordinar con los ayuntamientos afectados la reposición de caminos y demás infraestructuras de titularidad municipal.

Por otra parte, informa al Ayuntamiento de Quicena que el trazado propuesto se aleja lo suficiente de la actual carretera como para no afectar al arbolado, y que el acondicionamiento del barranco, será una actua-

ción a estudiar en el proyecto de construcción según caudales y la afección al viario existente y proyectado.

Impacto debido al ruido

El estudio de impacto ambiental prevé afecciones en los PP.KK. 7+000 y 10+000. En ambos casos se superan ligeramente los niveles establecidos como máximos que el caso del P.K. 7+000 sólo se supera en el nivel nocturno. Por lo tanto en ambos casos se instalarán pantallas acústicas.

10. *Plan de Vigilancia Ambiental*

El programa de vigilancia ambiental cubrirá un periodo de tres años a partir de la fecha de recepción provisional de la obra y atenderá a los siguientes aspectos: nivel de ruidos, resultado de siembras y plantaciones, verificación del sistema de drenaje, vigilancia de procesos erosivos, estanqueidad del vallado perimetral y la producción de residuos y efluentes. Se vigilará la correcta implantación de las medidas de restauración y su eficacia. El estudio de impacto ambiental contiene un programa de seguimiento en el que se establecen medidas de control para comprobar la idoneidad de las medidas correctoras propuestas, su correcto funcionamiento, así como la necesidad de incorporar nuevas medidas sobre impactos que hayan podido surgir o que no fueron identificados durante la redacción del estudio.

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

Conclusión

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 22 de enero de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable del proyecto de «Autovía Lleida-Huesca tramo segregado: Huesca-Sietamo N-240 de Tarragona a San Sebastián (Huesca)» concluyendo que la alternativa finalmente elegida (Alternativa 1 para el tramo de autovía Huesca-Sietamo y Alternativa Norte para la conexión con el aeropuerto Monflorite-Alcalá), no causará impactos adversos significativos sobre el medio ambiente si se realiza en las condiciones señaladas por la presente Declaración, de acuerdo con el resultado de la evaluación practicada.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el referido artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 23 de enero de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

