

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

18693 *Resolución de 4 de noviembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto N-340 de Cádiz a Barcelona puntos kilométricos 1172 al 1220,50. Tramo inicio variante de Altafulla y Torredembarra- variante de Santa Margarida i els Monjos-final de la variante de Vilafranca del Penedès.*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado a) carreteras del grupo 6 proyectos de infraestructuras del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, y se procede formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

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

El objeto del proyecto es solucionar los problemas de tráfico y accidentes que se presentan en la carretera N-340 en su tramo inicio variante Altafulla y Torredembarra-variante Santa Margarida i els Monjos-final de la variante de Vilafranca del Penedès. La carretera N-340 a su paso por la provincia de Barcelona hacia el sur, discurre por zonas muy ricas y altamente industrializadas que originan un tráfico de mercancías importante tanto hacia Barcelona como a Tarragona. En la provincia de Tarragona, discurre por el interior de importantes poblaciones turísticas, urbanizaciones densamente pobladas y con numerosos accesos a las playas. En ambas provincias existen ya tramos con variantes de la propia N-340.

Dichas características hacen que en la zona se presenten problemas de tráfico en ambos sentidos de circulación y un número elevado de accidentes.

La longitud de este tramo de autovía es de aproximadamente 48 kilómetros.

Los parámetros de diseño considerados en el estudio informativo son los siguientes:

Tipo de red: carretera nacional.

Tipo de carretera: autovía (2+2).

Velocidad del proyecto: 100 km/h.

Secciones tipo: calzadas 2 x 7 m, arcenes exteriores 2,5 m, arcenes interiores 1,5 m, mediana 2,0 m.

En cuanto a las alternativas planteadas, el estudio de impacto ambiental define tres tramos básicos:

Tramo A: centrado en el corredor que dibuja la autopista AP-7, comprendido entre la urbanización de La Móra, en municipio de Tarragona, y el límite de Roda de Barà con El

Vendrell. En este tramo se han definido tres soluciones: alternativa A1, alternativa A2 y alternativa A-autopista (ampliación de carriles de la autopista AP-7 con la posible liberalización de peaje para el tráfico local).

Tramo B: centrado sobre una amplia zona de terreno a ambos márgenes de la carretera N-340, comprendido entre el municipio de El Vendrell y el pueblo de Santa Margarida i Els Monjos. Para este tramo, se han definido inicialmente cuatro alternativas: B1, B2, B3 y B-Autopista (ampliación de carriles de la autopista AP-7 con la posible liberalización de peaje para el tráfico local). Tras la primera información pública se redacta documento complementario al estudio informativo en el que se plantean dos nuevas alternativas para este tramo: B4 y B5 (ver apartado 3.2.2. Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras su consideración).

Tramo C: comprendido entre Santa Margarida i Els Mojos y Vilafranca del Penedés. El corredor se fija sobre las actuales variantes existentes (Santa Margarida i Els Monjos y Vilafranca del Penedés). Las alternativas propuestas son tres: C1, C2 y C3.

La alternativa seleccionada tras el procedimiento es la compuesta por las alternativas A1+B2/B4+C3 siendo B2/B4 una combinación de las alternativas B2 y B4 (ver apartado 4.1.-Análisis ambiental para selección de alternativas).

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona estudiada comprende las comarcas del Tarragonés, Baix Penedès y Alt Penedès, principalmente, y en menor medida a la comarca del Garraf.

Espacios protegidos. El proyecto no afecta a ningún espacio de interés natural incluido en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN), aprobado por Decreto 328/92 de 14 de diciembre, de la Generalitat de Cataluña, ni a espacios pertenecientes a la Red Natura 2000.

En las proximidades del ámbito de estudio existen 6 espacios pertenecientes al PEIN: El Foix (a 3 km), Olèrdola (a 5 km), El Montmell (a 16 km), playa de Torredembarra (a 4 km), desembocadura del río Gaià (a 4,5 km) y Tamarit-Punta la Móra (a 0,2 km).

Hidrología. A lo largo de la franja de estudio se localizan diferentes torrentes y rieras de régimen temporal, las cuales únicamente llevan agua tras episodios de lluvias torrenciales. Los principales cursos de agua son el río Gaià, que desagua a la altura de la Móra y que cuenta con un pantano del mismo nombre aguas arriba de la carretera, en Tarragona, la riera de Marmellar, a la altura del municipio del Vendrell, y el río Foix con el pantano del mismo nombre, aguas abajo de la carretera y a la altura del municipio del Castellet y la Gornal.

Dentro del área de estudio existen los siguientes acuíferos protegidos:

- Acuífero del Baix Penedès.
- Acuífero del Bloque de Gaià.
- Acuífero del Baix Francolí.
- Acuífero de Sant Martí Sarroca-Marmellar.

Vegetación. En la zona se pueden observar diferentes estadios de degradación del encinar mediterráneo debido a que gran parte del territorio arbolado ha sido convertido a tierra de cultivos y ha sufrido el impacto de los incendios forestales.

Las principales formaciones vegetales presentes en la zona de estudio son pinares de pino carrasco (*Pinus halepensis*), maquia litoral de coscoja (*Quercus coccifera*), palmito (*Chamaerops humilis*) y lentisco (*Pistacia lentiscus*), matorral de romero (*Rosmarinus officinalis*) y brezo (*Erica multiflora*) y cultivos de secano, eriales y viñedos. En las proximidades de los ríos se encuentra álamos (*Populus alba*), acompañados de fresnos (*Fraxinus angustifolia*) y olmos (*Ulmus minor*).

Fauna. Dentro de la zona de estudio destaca la reserva de fauna salvaje de la desembocadura del río Gaia por ser una de las pocas zonas húmedas de la Cataluña meridional, de manera que constituye un importante refugio para diversos elementos faunísticos, así como también desempeña una importante función como escala en las vías de las aves migratorias.

También destaca como zona de paso y refugio de aves migratorias la playa de Torredembarra y el refugio de fauna salvaje Mas Bartomeu en el término municipal de El Vendrell.

Patrimonio cultural. La franja de estudio tiene, tanto por sus características físicas como territoriales, una ocupación humana temprana en la historia del hombre, identificándose en la zona de estudio varios yacimientos arqueológicos y otros elementos de interés cultural.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

3.1.1 Entrada documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 1 de octubre de 2001, momento en que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente (DGCEA) el documento inicial procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 8 de octubre del 2001 se inicia el trámite de consultas previas. Durante el mismo se pidió opinión a los siguientes organismos, señalándose con una X aquellos que han emitido contestación:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad (MARM)	—
Confederación Hidrográfica del Ebro (MARM).	X
Delegación del Gobierno en Cataluña	—
Subdelegación del Gobierno en Barcelona	—
Subdelegación del Gobierno en Tarragona	—
Dirección General de Política Hidráulica. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalitat de Cataluña.	—
Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña	—
Dirección General de Carreteras. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalitat de Cataluña.	—
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña	—
Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Cataluña.	—
Dirección General de Planificación Ambiental. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Cataluña	—
Dirección General del Medio Natural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca. Generalitat de Cataluña	—
Diputación Provincial de Barcelona	—
Diputación Provincial de Tarragona	X
Instituto Geológico y Minero de España.	—
Catedra de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Barcelona.	—
Departamento de Ciencias Ambientales de la Universidad de Girona.	—
Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias. Campus de Bellaterra	—
Departamento de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Barcelona.	—
A.D.E.N.A.	—
Ecologistas en Acción.	—
F.A.T.	—
S.E.O.	—
Sociedad de Conservación de Vertebrados	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Grup D'Estudis i Protecció a Ecosistemas del Camp	–
Grup Ecologista La Carrasca i La Rabosa	–
Asociación Española de EIA.	X
Ayuntamiento de Tarragona	–
Ayuntamiento de Torredembarra	–
Ayuntamiento de Roda de Bará	–
Ayuntamiento de Bellveí.	–
Ayuntamiento de la Riera de Gaiá	–
Ayuntamiento de la Pobla de Montornés	–
Ayuntamiento del Vendrell	–
Ayuntamiento de L'Àrboç	–
Ayuntamiento de Alfatulla	–
Ayuntamiento de Creixell	X
Ayuntamiento de Calafell	–
Ayuntamiento de Castellet i La Gornal.	X
Ayuntamiento de Vilafranca del Penedés	–
Ayuntamiento de Santa Margarida i els Monjos.	X
Ayuntamiento de Sant Cugat Sesgarrigues	X
Ayuntamiento de Castellvi de la Marca	–

Fuera de plazo respondieron los Ayuntamientos de Santa Oliva, El Vendrell, Banyares de Penedés, Bonastre y Montmell, así como la Agencia Catalana del Agua.

Los aspectos relevantes considerados en las contestaciones recibidas son los siguientes:

Medio socioeconómico. La mayor parte de las contestaciones recibidas hacen referencia a la problemática de la permeabilidad territorial, dada la existencia de numerosas infraestructuras lineales en la zona.

El ayuntamiento de Sant Cugat Sesgarrigues considera que sería apropiado el aprovechamiento de los corredores de las infraestructuras existentes. Los ayuntamientos de Santa Oliva, El Vendrell, Banyares de Penedés, Bonastre y Montmell consideran que las características de la nueva vía no están suficientemente definidas ni justificadas, así como que no se han analizado sus efectos y que la información del territorio afectado no es completa, mostrando su oposición a la construcción de la autovía, y solicitan que se considere como solución idónea la ampliación de carriles de la autopista AP-7 y la supresión de peajes.

Fauna y vegetación. Las obras deberán respetar la vegetación de ribera del torrente de la Bruixa, de la riera de Muina y del río Foix, según considera el Ayuntamiento de Santa Margarida i els Mojos.

Patrimonio cultural. Se debe considerar la existencia en la zona de restos arqueológicos según considera el Ayuntamiento de Santa Margarida i els Mojos.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 18 de abril de 2002, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

Con posterioridad, el 20/04/02 y el 25/06/02 se trasladaron los informes de los Ayuntamientos de Santa Oliva, El Vendrell, Banyares de Penedés, Bonastre y Montmell, y de la Agencia Catalana del Agua, respectivamente.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

3.2.1 Información pública. Resultado.

1.^a Información pública.—El inicio del trámite de información pública del estudio informativo y estudio de impacto ambiental se publicó en el Boletín Oficial del Estado del 22 de febrero de 2005.

Durante este trámite de información pública se recibieron 5 informes de las administraciones estatal y autonómica, 28 de ayuntamientos, 5 de Diputaciones provinciales y Consejos Comarcales y 923 alegaciones de particulares.

A continuación se resumen los aspectos más significativos del proceso de participación pública, en su mayor parte relativos a la alternativa seleccionada:

El Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña informa favorablemente sobre las alternativas valoradas con menor impacto ambiental por el estudio de impacto ambiental, es decir, las alternativas A-autopista, B-autopista, C1 y C3.

Expone que la solución A1-B2-C3 seleccionada inicialmente en el estudio informativo ocasionará un impacto moderado sobre el medio. Los impactos más significativos se producirán sobre la red hídrica superficial, el patrimonio cultural, las condiciones de vida en la población y el paisaje.

Propone la incorporación de las siguientes medidas preventivas y correctoras en el proyecto constructivo: las obras de drenaje deberán garantizar la permeabilidad transversal de la carretera para la fauna; reducir los desmontes mediante la combinación de túneles, falsos túneles, muros, etc; definir la longitud de falsos túneles de modo que se garantice la integración frontal de la excavación; en los taludes de desmontes la pendiente deberá permitir la revegetación (3H:2V); en los terraplenes en zonas de fragilidad alta o muy alta contemplar estructuras de contención a pie de terraplén; por último, deberá estar bien definida la ubicación, dimensión y restauración de las zonas de vertedero.

El Consejo Comarcal del Baix Penedès considera que introducir un nuevo corredor en la comarca, con las limitaciones que impondrá al territorio es preocupante por estar la comarca saturada de todo tipo de infraestructuras (AP-7, AP-2 y C-32, N-340, dos líneas ferroviarias, etc.). Considera, en relación con el tramo B, que la mejor opción es la alternativa B-autopista por ser la menos agresiva con el medio, la funcionalmente más conveniente para la comarca y la más económica.

El Consejo Comarcal del Alt Penedès propone, para todos los tramos A, B y C, como mejor opción, desde el punto de vista ambiental, la ampliación de la capacidad de la autopista, con más accesos y gratuidad por el tránsito local.

Respecto a los ayuntamientos, sus alegaciones se pueden dividir en función del tramo al que pertenecen.

De los ayuntamientos pertenecientes al tramo A, únicamente, el ayuntamiento de Tarragona se posiciona a favor de la alternativa A1. El resto: Altafulla, Torredembarra, La Pobla de Montornés y Roda de Barà informan a favor de la alternativa A-Autopista. El ayuntamiento del Creixell se opone a la alternativa A1, que produce mayores afecciones sobre la urbanización El Rincón del César y se manifiesta a favor de la alternativa A2.

En el tramo B, son mayoría los ayuntamientos que solicitan la ejecución de la alternativa B-Autopista (El Vendrell, Bellvei, l'Arboc y Masllorenç), mientras que en Albinyana y Banyeres de Penedès se muestran en desacuerdo con las alternativas B-autopista y B1.

En el tramo C, los ayuntamientos de Vilafranca del Penedès y Olerdola se pronuncian a favor de la alternativa C3. Santa Margarida i els Monjos indica que el trazado de las alternativas en este municipio es coincidente, por lo que no realiza ninguna consideración a este respecto. En Sant Cugat Sesgarrigues se manifiestan de desacuerdo con las alternativas C1 y C3.

En cuanto a las alegaciones de particulares, la mayor parte de ellas se concentran en el tramo B y corresponden a los municipios de Castellet i La Gornal (475) y L'Arboc (380). Se muestran a favor de B-autopista y en contra de B2.

Por último, la Dirección General de Carreteras y la empresa pública de la Generalitat, Centrales e infraestructuras para la movilidad y las actividades logísticas S.A. (CIMALSA), propugnan el estudio de una nueva propuesta en el tramo B.

CIMALSA considera necesario un nuevo acceso a la AP-7, lo que haría aconsejable que el trazado de la nueva N-340 se acerque a él, de forma que los tráficos de intercambio entre ambas carreteras no deban circular por carreteras locales ni atravesar núcleos de población. Por ello, considera como más adecuado que el trazado de la nueva N-340 se sitúe entre IÀrboc y Banyeres del Penedès y se disponga de un enlace en la TP-2124.

La Dirección General de Carreteras de la Generalitat de Cataluña muestra su conformidad con las soluciones elegidas en el estudio del estudio informativo en los tramos A y C. Para el tramo B proponen una nueva alternativa de trazado similar al propuesto por CIMALSA.

Algunos ayuntamientos exponen la necesidad de incluir medidas correctoras en el proyecto constructivo, relativas fundamentalmente a la protección de zonas urbanizadas mediante pantallas acústicas, a la restauración vegetal y a la protección del patrimonio. Varios ayuntamientos de la comarca del Alt Penedès informan de su compromiso en la conservación del paisaje al haber firmado «La Carta del Paisaje» y reclaman medidas en este sentido. El promotor indica que estos aspectos serán tenidos en cuenta en la redacción del proyecto constructivo.

3.2.2 Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras su consideración. Como resultado de las alegaciones, el promotor consideró necesario la redacción de un Documento Complementario al Estudio Informativo para el tramo B. Las alternativas analizadas en el mismo son las siguientes: alternativa propuesta inicialmente para este tramo (B2), nueva alternativa propuesta por la Dirección General de Carreteras de la Generalitat de Cataluña (B4), y a una alternativa intermedia entre ambas (B5). La solución propuesta por el promotor para el proyecto, y sometida de nuevo a información pública, es la alternativa A1+B5+C3.

2.ª Información pública.—El anuncio oficial de esta información pública, se publicó en el BOE de 03/10/2006, con corrección oficial en el BOE de 01/11/2006.

Durante este segundo trámite de información pública se presentaron 99 alegaciones: 1 de la administración central (ADIF), 5 de la administración autonómica, 15 de ayuntamientos (de los cuales 6 repiten o ratifican alegaciones presentadas con anterioridad), Diputación de Tarragona, Consell Comarcal del Baix Penedès y 70 de empresas y/o particulares. Fuera de plazo se recibieron los informes de la Diputación de Barcelona y la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat.

ADIF informa favorablemente el proyecto sin entrar en la consideración de alternativas.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat informa favorablemente el proyecto siempre y cuando se contemplen una serie de las medidas preventivas y correctoras adicionales, además de las descritas en el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras de la Generalitat, así como la empresa pública CIMALSA, se manifiestan a favor de la alternativa B4.

La Diputación de Tarragona informa favorablemente la alternativa B5.

El Departamento de Agricultura, Alimentación y Acción Rural proponen el estudio de una solución que se fundamente en la autopista AP-7 y C-32, sin crear un nuevo trazado que afectaría en cualquiera de las alternativas planteadas a suelo de alto valor agrario, ocasionando un grave impacto sobre el medio agrario, principalmente sobre viñedo.

Respecto a los ayuntamientos alegantes del tramo B la mayor parte de ellos (Bellver, Castellet i Gornal, LÀrboc) siguen solicitando la alternativa B-autopista, a pesar de no ser una alternativa propuesta en este estudio complementario. El ayuntamiento de Calafell considera que debería optarse por B2 por su menor afección ambiental, y el de Banyeres del Penedès se posiciona a favor de la B4.

En cuanto a los particulares, la mayor parte de ellos se expresan a favor de B-autopista.

La Dirección General de Políticas Ambientales y de Sostenibilidad de la Generalitat considera adecuado desarrollar en el proyecto constructivo la alternativa valorada con menor impacto ambiental por el estudio de impacto ambiental del documento complementario, es decir la alternativa B2.

Tras el análisis de la información pública, el promotor indica que, partiendo del hecho de que las diferencias contempladas entre las alternativas B4 y B5 en el análisis multicriterio no son significativas, considera oportuno modificar la selección final de alternativa, eligiendo la alternativa B4 en lugar de la alternativa B5, seleccionada en el Documento complementario expuesto a información pública. La solución propuesta para el tramo en estudio es por tanto A1+B4+C3.

El informe de las alegaciones correspondiente a sendas informaciones públicas, junto con el estudio informativo y el Documento Complementario se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 13/06/07.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto.

3.3.1 Consultas complementarios realizadas por el órgano ambiental. Con fecha 13/11/07 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita a la Dirección General de Políticas Ambientales y de Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña informe sobre la alternativa seleccionada por el promotor tras la segunda información pública: A1+B4+C3.

Esta Dirección General emite un informe favorable, recibido el 05/03/08, sobre la alternativa valorada con menor impacto ambiental: A-autopista + B2(si se descarta B-Autopista)+ C3. Considera que la solución B4 es la que mayor impacto ambiental genera al abrir un nuevo corredor, generando una nueva barrera afectando la permeabilidad de la zona con un elevado volumen de movimiento de tierras.

Posteriormente, el 03/06/08 se recibe nuevo informe de la citada Dirección General en el que indica que considera prioritaria la selección de la alternativa B2, dado que los impactos globales son menores. B4 atraviesa una zona (al sur del Bellvei) definida de especial protección según el anteproyecto del Plan Territorial Parcial del Campo de Tarragona. No obstante, en el caso de que se opte por la alternativa B4 se deberán adoptar medidas correctoras para conseguir la permeabilidad de la infraestructura y la función de conector biológico entre la franja litoral y las llanuras interiores, considerando que en el diseño de dichas medidas se deben tener en cuenta los impactos debidos a otras infraestructuras existentes.

3.3.2 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Dado que la documentación remitida se hallaba incompleta, por no contener todos los capítulos del estudio de impacto ambiental, con fecha 24/08/07 la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental solicita la remisión del expediente completo, que se recibe el 05/11/07.

Con fecha 26/11/08 la citada Dirección General solicita al promotor información complementaria correspondiente a la alternativa propuesta A1+B4+C3, relativa a estudio acústico y propuesta de medidas de atenuación del ruido necesarias, propuesta de ubicación instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos, medidas preventivas y correctoras para garantizar la permeabilidad de la vía así como medidas complementarias de control de erosión e integración paisajística.

El 13/03/09 la Dirección General de Carreteras remite a la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental la información complementaria solicitada. Por otro lado indica que, revisada de nuevo toda la documentación generada en la tramitación del expediente, considera necesario modificar la alternativa propuesta para el tramo B, que pasaría a ser B2 desde el inicio de este tramo hasta el PK 210+000 y B4 desde este punto hasta el final del tramo B.

Dado que existían aspectos no adecuadamente estudiados en la documentación complementaria remitida por el promotor, la Dirección General de Evaluación y Calidad

Ambiental, con fecha 08/04/09 solicita al promotor la siguiente documentación complementaria:

Criterios de exclusión y la cartografía actualizada de zonas de exclusión, zonas restringidas y zonas admisibles para la ubicación de zonas de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos. Para todos los tramos A, B y C.

Propuesta de medidas correctoras para garantizar la permeabilidad de la vía en el tramo B para la alternativa de trazado finalmente adoptada, es decir, B2 desde el inicio del tramo hasta el P.K 210+000 y B4 desde este punto hasta el final del tramo. Se deberá concretar las obras de drenaje y las obras de fábrica adaptadas como pasos de fauna, los nuevos pasos de fauna a ejecutar y los ecoductos en las zonas de desmonte, en su caso.

Estudios acústicos y medidas preventivas y correctoras que se proponen para garantizar que no se superaran los niveles de inmisión acústica permitidos por la legislación vigente (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas). Dicho estudio deberá realizarse sobre cartografía actualizada en cuanto a edificaciones y usos del suelo. Para todos los tramos A, B y C.

Aclaración sobre el tratamiento mediante hidrosiembra en los taludes de pendiente superior a 1H:1V del tramo A.

Con fecha 21/08/09 se recibe la información complementaria solicitada, la cual se recoge en el siguiente apartado 4. Integración de la evaluación.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El estudio de impacto ambiental ha valorado las distintas alternativas en función de los valores ambientales y sociales:

Tramo A: La Móra-El Vendrell. Alternativas: A1, A2, A-autopista. La mejor opción desde el punto de vista ambiental es la alternativa A-autopista puesto que no supone la creación de un nuevo corredor, lo que minimiza sus afecciones sobre flora, vegetación, fauna, paisaje, patrimonio cultural, riesgo geológico y riesgo de erosionabilidad del sustrato.

Las alternativas A1 y A2 poseen un impacto global moderado, superior en el caso de la alternativa A2. En ambas los efectos más graves están relacionados con el movimiento de tierras, las afecciones a la red hídrica superficial (por el riesgo de afección al cauce del río Gaia) y las afecciones sobre el patrimonio cultural.

La alternativa A2 es la peor valorada ambientalmente. Esta alternativa supone, en gran parte del tramo, la formación de un doble corredor que aumentara el efecto barrera. En términos generales esta alternativa supone una superficie de ocupación que resulta ser del orden de un 35% superior a la alternativa A1. En cuanto al movimiento de tierras se requerirán unos 1.200.000 m³ de tierras de préstamos, el doble que en la alternativa A1. También son importantes como en A1 las afecciones a la red hídrica superficial y las afecciones sobre el patrimonio cultural. En fase de explotación, la alternativa A2 producirá mayores molestias a la población por ruido y vibraciones al discurrir más cerca de mayor número de viviendas habitadas.

Tramo B: El Vendrell-Santa Margarida i el Monjos. Alternativas: B1, B2, B3, B4, B5 y B-Autopista. La mejor opción desde el punto de vista ambiental es la B-Autopista por ser la que produce menos alteraciones sobre el territorio, al discurrir sobre una plataforma ya existente y afectar básicamente a áreas de cultivo de secano. Su impacto global es valorado como compatible.

A continuación B2 tiene un impacto global moderado. La mayor parte de su recorrido se fija sobre la actual N-340. Los impactos más importantes están relacionados con la afección a la población y el patrimonio cultural. B2 es la alternativa que más superficie urbana ocupa y más viviendas pueden ser afectadas por el ruido, y en cuanto al patrimonio cultural es posible la afección directa a dos yacimientos de época romana La Botera y Mas

Calent la Bruixa, cuyo estado de conservación es malo, según la Carta Arqueológica de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña.

B3 tiene un impacto moderado pero mayor que B2.

B5 tiene un impacto Moderado-Severo. Los mayores impactos están relacionados con los movimientos de tierras (3.528.161 m³), con desmontes de 39 a 31 metros lo que genera un elevado impacto paisajístico. También se han valorado como severos los impactos sobre el patrimonio cultural y sobre la vegetación.

B1 y B4 son las alternativas que mayor impacto ambiental provocan por abrir un nuevo corredor y generar una nueva barrera que alterará la permeabilidad de la zona. Su impacto global es calificado como severo en ambos casos.

En B4 el estudio de impacto ambiental valora como severos los impactos sobre la edafología, vegetación y fauna, paisaje y usos agrarios. Destaca el gran volumen de tierras a movilizar, 4.383.847 m³ con grandes desmontes (de 39 y 31 metros de altura) y terraplenes (de 21 metros de altura) lo que provoca asimismo un impacto paisajístico. Esta alternativa generará además una importante fragmentación de hábitats, produciéndose afecciones sobre biotopos de zonas húmedas y forestales. Por último, sobre los usos agrarios B4 es la que mayor ocupación de terreno agrario supone.

Tramo C: Santa Margarida i els Monjos-final del estudio. Alternativas: C1, C2, C3. En el tramo C las mejores opciones desde el punto de vista ambiental son C1 y C3 que, una vez valoradas, son prácticamente iguales. En ambas el impacto global es moderado siendo los impactos más importantes los relacionados con la afección a la red hídrica y al patrimonio cultural. El promotor considera funcionalmente más adecuada C3, al tener en cuenta el enlace de la nueva vía con la nueva carretera C15 de la Generalitat, ya que en este caso no es necesario realizar un nuevo tramo de conexión.

Valoración del corredor autopista y selección final de alternativas. El estudio de impacto ambiental considera que la solución más idónea desde el punto de vista ambiental es A-Autopista + B-Autopista + C3. No obstante, esta alternativa es descartada por el promotor debido al riesgo de colapso a largo plazo sin posibilidad de ampliación de nuevos carriles. En el análisis multicriterio del estudio informativo considerando criterios económicos, funcionales y medioambientales el promotor elige la solución compuesta por las alternativas A1+B2+C3.

Para el tramo B, el estudio complementario al estudio informativo plantea dos alternativas nuevas B4 y B5 que compara con la alternativa B2. Desde el punto de vista ambiental la mejor alternativa de estas tres es B2. Tras el análisis multicriterio del estudio informativo la solución adoptada y sometida a segunda información pública es A1 + B5 + C3.

Tras la 2.ª Información Pública, realizada para el tramo B, el promotor opta por la alternativa B4, resultando entonces el trazado propuesto: A1 + B4 + C3.

Finalmente, tras la información adicional solicitada el 26/11/08 al promotor, este propone una alternativa intermedia entre B2 y B4 (B2 desde el inicio del tramo hasta el P.K 210+000 y B4 desde este punto hasta el final del tramo). A esta alternativa la denominaremos en adelante B2/B4. Por consiguiente el trazado finalmente propuesto, y sobre el que versa la presente declaración es A1 + B2/B4 + C3.

4.2. Análisis de los impactos significativos de la alternativa elegida y medidas correctoras.

A continuación se resumen los principales impactos y medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental y documentación complementaria posterior para la alternativa finalmente seleccionada por el promotor:

4.2.1 Impacto sobre la geomorfología y edafología. Este tipo de afecciones se podrán producir durante la fase de construcción como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, túneles, explanaciones, vertidos de tierras y préstamo de materiales, dando lugar a la modificación de la morfología natural de la zona, a la reducción de la estabilidad de las laderas y al aumento de los procesos erosivos.

Según el estudio de impacto ambiental, en el tramo C el impacto es moderado no existiendo grandes desmontes ni terraplenes. Las afecciones son más importantes en el

tramo A (deficitario en préstamos), y sobre todo en B, que presenta el mayor volumen de movimiento de tierras y mayores alturas en desmontes y terraplenes. En todo caso, la alternativa finalmente elegida B2/B4 mejora sensiblemente la alternativa B4 (1300 m menos de grandes desmontes y 3500 m menos de grandes terraplenes que en B4). En el estudio de impacto ambiental se identifican para cada tramo las zonas de donde se podrá obtener el material de préstamo así como diferentes empresas que desarrollan actividades extractivas (para préstamos de suelo seleccionado) en la zona de estudio. Como vertedero se proponen las zonas abandonadas donde se han realizado estas actividades.

En la información complementaria aportada por el promotor se indican los criterios de exclusión a la ubicación de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos, y caminos auxiliares de nuevo trazado, que son los siguientes: espacios pertenecientes al PEIN (Plan de Espacios de Interés Natural) y a la red Natura 2000; hábitat naturales de interés comunitario (anexo I de la Directiva 92/43/CE); refugio faunístico de Mas Bartolomeu en t.m. de El Vendrell; reserva de fauna salvaje de la desembocadura del río Gaia»; EIN (espacios de interés natural) recogidos en el Plan Parcial del Campo de Tarragona; zonas de interés arqueológico y arquitectónico; cursos fluviales y zonas situadas a menos de 100 m de los mismos; y por último áreas de conectividad existentes entre todas las zonas anteriores. La documentación complementaria aportada por el promotor incluye cartografía de las zonas de exclusión.

Los vertederos contarán con un plan de restauración, que incluirá la revegetación, restauración ecológica e integración paisajística y en cuanto a las zonas admisibles, siempre que sea posible se utilizarán superficies dentro de la misma plataforma o enlaces propuestos.

En cuanto riesgo de erosión en taludes, en el proyecto proponen medidas correctoras encaminadas a procurar la menor verticalidad en el diseño de los taludes y a su posterior revegetación. La pendiente de desmontes y terraplenes será inferior a 3H:2V, siempre que sea técnicamente viable, con objeto de evitar el atrincheramiento y favorecer la revegetación.

Por otro lado, para asegurar su estabilidad se procederá a la revegetación de todos los terraplenes de más de 2 metros, incorporando a los de menor altura la tierra vegetal extraída. Si están situados en zonas de pasos de fauna o interés serán revegetados los de cualquier altura. Los desmontes con pendiente superior a 1H:1V, se dotarán de una manta orgánica de paja y coco para evitar la erosión y mejorar su estabilidad.

4.2.2 Impacto sobre la hidrología. Los principales cursos de agua afectados por el proyecto son el río Gaià, en el tramo A, las rieras de La Bisbal y de Marmellar, en el B, y el río Fox en el C.

El estudio informativo recoge las obras de drenaje que se plantean para garantizar el adecuado funcionamiento de la red hídrica superficial atravesada por la autovía. Por otro lado se incluyen otras medidas tendentes a evitar la contaminación de las aguas superficiales: concentración de las actividades de impacto y establecimiento de medidas de control y seguridad en las mismas. Se instalarán diferentes estructuras de control de aguas salientes (en los parques de maquinaria, plantas de hormigón, de aglomerado asfáltico...) con objeto de contener los posibles vertidos contaminantes.

4.2.3 Impactos sobre la vegetación. Durante la fase de construcción se generará una pérdida de vegetación como consecuencia de los movimientos de tierra asociados a la construcción del trazado de la autovía, a la apertura de pistas e infraestructuras auxiliares, etc. En todos los tramos, la mayor parte de la superficie afectada corresponde a cultivos agrícolas, no obstante se producirá la pérdida de algunas áreas de arbolado.

El proyecto contempla las siguientes medidas preventivas y correctoras: se delimitarán de forma precisa las zonas que se verán afectadas por la infraestructura e instalaciones auxiliares, evitándose las masas arbustivas y arbóreas; se restituirá la vegetación en las zonas afectadas mediante la plantación de especies autóctonas propias de la zona. Los taludes en desmontes y terraplenes serán objeto de restauración tal y como se indica en el apartado 4.2.1 Impactos sobre la geomorfología y edafología. Así mismo, el proyecto contempla medidas preventivas contra incendios forestales.

4.2.4 Impactos sobre la fauna. Durante la fase de construcción se podrían producir molestias sobre la fauna como consecuencia de los movimientos de tierra y del tránsito de vehículos y maquinaria, esta afección tendrá un carácter temporal. Asimismo, durante esta fase, se podrá producir la eliminación, reducción o fragmentación de hábitats que pueden ocasionar el desplazamiento temporal de individuos o poblaciones, así como la modificación de su comportamiento. Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serán el efecto barrera provocado por la infraestructura proyectada y el riesgo de atropellos de los animales que accedan al interior del cerramiento.

El proyecto se localiza en una zona fuertemente antropizada con numerosas infraestructuras lineales de transporte y zonas urbanizadas. Las alternativas A1, y C3, se sitúan mayormente sobre corredores de territorio ya existentes. En cuanto al tramo B, el promotor ha modificado la alternativa propuesta tras la segunda información pública y el análisis de los informes recibidos con posterioridad, de modo que en un primer tramo (hasta el PK 210+000) se elige la alternativa B2 que sigue el corredor ya existente de la actual N-340, por lo que el efecto barrera que supone la presencia de la autovía para la fauna se ve reducido en esta zona. De este modo se evita atravesar la zona definida como de protección especial, según el anteproyecto de Plan Territorial Parcial del Campo de Tarragona.

La documentación complementaria aportada con posterioridad contempla la instalación de pasos de fauna con objeto de minimizar el efecto barrera; la adecuación de estructuras transversales para drenaje y pasos inferiores de carreteras locales y caminos, para ser utilizadas como pasos de fauna; y la prevención de atropellos de animales mediante cerramientos especiales y dispositivos de salida de animales.

4.2.5 Impactos sobre el paisaje. En el tramo A1 el proyecto genera un impacto moderado sobre el paisaje debido a que el trazado se desarrolla sobre una infraestructura ya existente (la autopista AP-7). También en el caso del tramo C3 el impacto es moderado al no afectar sustancialmente la morfología y elementos visuales del paisaje actual. Para el tramo B, la modificación de la alternativa B4 propuesta finalmente por el promotor supone una disminución del impacto paisajístico al desarrollarse la nueva infraestructura sobre el corredor ya existente de la actual N-340 durante los 10 primeros kilómetros reduciéndose la altura y longitud de desmontes y terraplenes respecto a B4.

El proyecto incorpora medidas preventivas y correctoras tendentes a la integración de la obra en el medio, según se recoge en los apartados 4.2.2 Impactos sobre la geomorfología y edafología y 4.2.3 Impactos sobre la vegetación.

4.2.6 Impactos sobre el medio socioeconómico. Los principales impactos sobre la población vendrán derivados por las molestias que generará el tráfico (impacto acústico) y el efecto barrera que supondrá el nuevo corredor. El estudio de impacto ambiental prevé las siguientes medidas correctoras del impacto acústico: instalación de pantallas acústicas de 2 metros en ciertos tramos del trazado, aplicación de una capa de firme de pavimento drenante poroso en las zonas sensibles y otras medidas de tratamiento específico.

No obstante, dadas las características de la zona densamente poblada y con numerosas urbanizaciones próximas al trazado, con fechas 26/11/09 y 08/04/09 se solicitó al promotor que realizara un estudio acústico sobre la alternativa del proyecto elegida teniendo en cuenta en cuenta la normativa vigente en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, y en base a una cartografía actualizada.

En el estudio acústico presentado se realiza una simulación de la situación futura con el proyecto realizado y se proponen las medidas de protección acústica necesarias en el caso de que se superen los niveles acústicos objetivo.

Está previsto la instalación de apantallamiento acústico con pantallas de 2 y 3 metros de altura en diversos tramos del proyecto ampliándose la longitud total de pantallas inicialmente previstas. De acuerdo con el estudio remitido son las siguientes:

Alternativa	Apantallamiento (ml)
A1	10660
B2/B4	6830 en B2/685 en B4
C3	6210

No obstante, durante la redacción del Proyecto de Trazado, proyecto de construcción y plan de obra se adoptarán las medidas necesarias (variación de la rasante, inclusión de otras medidas antiruido convencionales o específicas) para evitar que se superen los valores objetivo señalados por la legislación vigente. El programa de vigilancia ambiental contempla un seguimiento de los niveles de ruido, principalmente en las zonas habitadas próximas al trazado.

En cuanto a la permeabilidad territorial, el proyecto garantizará la reposición de los servicios, viales e infraestructuras afectadas por el mismo, en coordinación con las administraciones y ayuntamientos afectados, manteniendo la permeabilidad territorial.

4.2.7. Impactos sobre el patrimonio cultural. Según la información facilitada por el promotor, dentro de la zona de actuación se localizan los siguientes yacimientos arqueológicos y elementos del patrimonio cultural que podrían verse afectados por la ejecución del proyecto:

Tramo	Elemento cultural o arqueológico	Municipio
A	Disposit de Carreus Vila-Poblat de Bigorra Barracas de Vinya	Tarragona La Pobla del Montornés Altafulla
B	El Francàs La França Karting Club del Vendrell	Vendrell Vendrell Vendrell
C	Torrent de Sant Marçal	Sant Cugat Ses Garrigues
	Pujolet de Moja	Villafranca Olèrdola
	Santa Digna-Pla de la Girada	Villafranca Penedès

Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección arqueológica y paleontológica intensiva del trazado propuesto, las posibles áreas de préstamos y vertederos, zonas auxiliares y caminos de acceso, con objeto de identificar nuevos yacimientos y evitar la afección a los ya conocidos. Los resultados de dichas prospecciones se tendrán en cuenta durante la fase de redacción del Proyecto de Trazado para el diseño de la actuación. El proyecto incluirá en su Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares las medidas de control de la obra que se concluyan como resultado de las prospecciones.

De acuerdo con lo indicado por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat, a la vista del resultado de la prospección se propondrán las medidas preventivas y correctoras necesarias para la protección del patrimonio arqueológico y paleontológico; control y seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras e intervención arqueológica sobre los yacimientos afectados.

5. *Condiciones de protección ambiental específicas*

El proyecto de construcción deberá incluir un plan de prevención y extinción de incendios para los periodos de ejecución de las obras y de funcionamiento de la autovía. El proyecto de construcción incorporará las medidas de prevención y extinción de incendios previstas en los Decretos 64/1995 y 130/1998, de 7 de marzo y 12 de mayo respectivamente, de la Generalitat de Catalunya, así como las actuaciones de prevención del Real Decreto-Ley 11/2005 por el que se aprueban medidas urgentes en materia de incendios forestales.

Sin perjuicio de lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, y documentación complementaria recibida con posterioridad, el diseño de los pasos de fauna y del cerramiento perimetral en el proyecto constructivo se realizará de acuerdo con las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006) y durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, las prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Independientemente de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, el proyecto constructivo incluirá un estudio de ruido, que permita determinar los niveles sonoros que se producirán durante la fase de explotación, especialmente en las partes del trazado próximas a núcleos de población. En caso de superarse los niveles permitidos por la legislación vigente, se deberán adoptar las medidas correspondientes, como puede ser la instalación de pantallas acústicas, muros de tierra revegetados y/o la utilización de pavimentos absorbentes acústicos para reducir los niveles sonoros.

Sin perjuicio de lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, en cuanto a las afecciones sobre el patrimonio cultural se deberá cumplir las especificaciones recogidas en la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del Patrimonio Cultural Catalán y el Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico.

En la ejecución del proyecto se deberá fomentar el uso de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la disposición adicional segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el seguimiento de las obras, así como todas las incidencias que sucedan durante el desarrollo del proyecto.

El objetivo es el cumplimiento de todas las indicaciones y medidas expuestas en el estudio de impacto ambiental y documentación complementaria, así como los condicionantes determinados en la presente declaración.

Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará a un responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, que, además de encargarse del cumplimiento y eficacia de las medidas preventivas y correctoras propuestas, habrá de presentar un registro del seguimiento de las mismas y de incidencias que pudieran producirse, ante los organismos

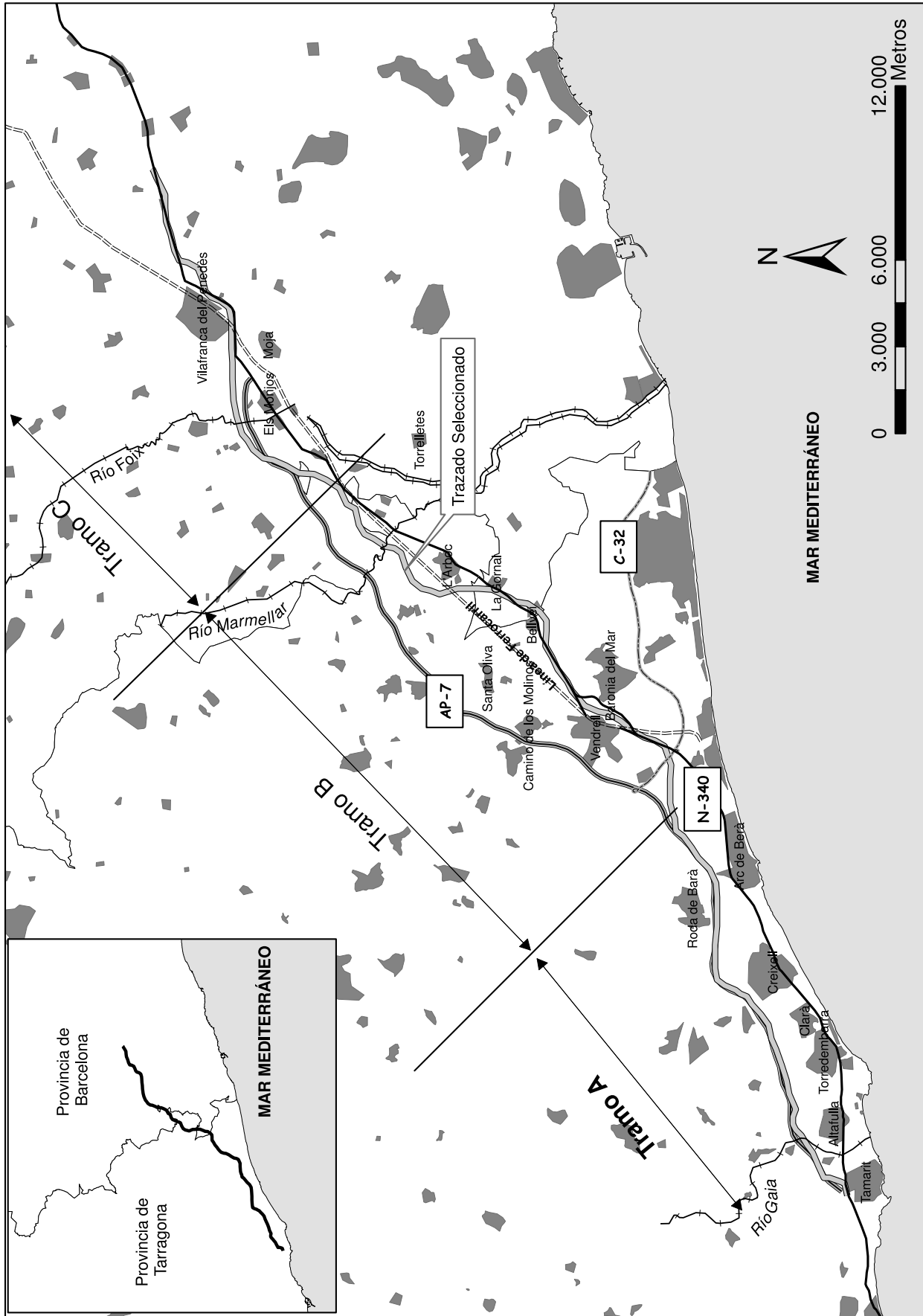
competentes, así como proponer nuevas medidas a adoptar si se observa que los impactos son superiores a los previstos, o si fueran insuficientes las medidas inicialmente propuestas.

Durante la fase de obras, el promotor deberá explicitar en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se haya publicado la declaración de impacto ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto CN-340 de Cádiz a Barcelona pp.kk. 1172 al 1220,50. Tramo: inicio variante de Altafulla y Torredembarra –variante de Santa Margarida y els Monjos– final variante de Villafranca del Penedès concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y con las medidas y condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 4 de noviembre de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2009-18693