

2. Limitación en el uso de explosivos durante los meses de octubre a marzo, para no afectar a la población de murciélagos trogloditas.

3. Delimitación del entorno del yacimiento arqueológico de Palla da Vella y notificación a la Consejería de Cultura de los posibles hallazgos durante las labores de preparación o explotación de la cantera.

4. Emisión de un informe anual sobre cumplimiento del plan de vigilancia ambiental y específicamente sobre las actuaciones para la protección de los quirópteros.

El segundo informe comienza por una enumeración de las especies de flora y fauna más características de la zona, concluyendo que no se aprecia ningún problema para el mantenimiento de estas especies, tanto animales como vegetales.

A continuación opina sobre la ocupación humana del territorio y su utilización, que juzga elevadas, para concluir que la zona no forma parte de ninguno de los espacios naturales incluidos en el plan de espacios naturales formulado por la Ley 8/1991, de 10 de mayo, de Espacios Naturales, de la Comunidad de Castilla y León.

Pasa a hacer un resumen de las características de la explotación, concluyendo que podría afectar a la estabilidad de la colonia de murciélagos trogloditas, debido a su especial ciclo vital, lo que le hace concluir que la actividad extractiva debería limitarse a los meses de julio, agosto y septiembre.

Finaliza solicitando la inclusión en el condicionado de un apartado de «Protección de Quirópteros», grupo faunístico a su juicio mucho más importante en la zona que las rapaces y con mayores posibilidades de afección por la explotación, por lo que debería realizarse un seguimiento de sus poblaciones por técnicos especializados.

15505 *RESOLUCIÓN de 27 de mayo de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado «Variante de Fraga. CN-II de Madrid a Francia por Barcelona. Tramo: Variante de Fraga, puntos kilométricos 431,500 a 440,200 y CN-II entre el final de la variante de Fraga y el inicio de la variante de Lleida, puntos kilométricos 440,200 a 446,000».*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 29 de enero de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen de la variante de Fraga con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 6 de mayo de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió el proyecto de trazado y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 7 de agosto de 1997, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huesca» de fecha 14 de agosto de 1997, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Lleida» de fecha 9 de septiembre de 1997.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 10 de diciembre de 1997, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, con-

sistente en el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

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

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

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

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el Proyecto de Trazado. «Variante de Fraga. CN-II de Madrid a Francia por Barcelona. Tramo: Variante de Fraga, puntos kilométricos 431,500 a 440,200 y CN-II entre el final de la variante de Fraga y el inicio de la variante de Lleida, puntos kilométricos 440,200 a 446,000 (provincias de Huesca y Lleida).»

Declaración de impacto ambiental

Por Resolución de 17 de mayo de 1993 («Boletín Oficial del Estado» de 25 de agosto), la antigua Dirección General de Política Ambiental hizo pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Carretera N-II, de Madrid a Francia por Barcelona, puntos kilométricos 430,500 al 440,000. Variante de Fraga». Dicho estudio informativo fue aprobado definitivamente por Resolución de fecha 15 de febrero de 1994.

El proyecto de trazado, sometido ahora a evaluación de impacto ambiental, indica que la opción seleccionada en el estudio informativo, y la actuación inicialmente prevista en la Orden de estudio del proyecto de construcción de 16 de noviembre de 1994, suponía una solución de variante con una longitud de 9.400 metros y sección transversal de una calzada y dos carriles, con un ancho de plataforma de 12 metros.

Con motivo de la puesta en servicio de la variante de la carretera N-II a su paso por la población de Lleida, situada a unos 6 kilómetros del punto final previsto para la variante de Fraga, se ha producido un importante aumento de la intensidad diaria de tráfico en las proximidades de Fraga.

En consecuencia, surge la necesidad de considerar la ampliación del número de carriles de la variante, pasando de una sección transversal de una calzada y dos carriles a una sección de dos calzadas y cuatro carriles.

En este sentido, la necesaria actuación de modificar la sección transversal de la variante de Fraga a dos calzadas y cuatro carriles daría lugar a la existencia de un corto tramo de carretera nacional, el comprendido entre las variantes de Fraga y Lleida, cuya sección transversal sería de una calzada con dos carriles. Esto supondría que en una longitud de unos seis kilómetros existiría un tramo con unas características diferentes a las correspondientes de los tramos contiguos, con la consiguiente merma de capacidad y disminución de la seguridad para el tráfico.

Todo ello se ve agravado por el hecho de que en este tramo de carretera nacional, el comprendido entre las variantes de Fraga y Lleida, se concentran zonas industriales y semiurbanas (barrio y polígono de Litera) de cierta actividad en la actualidad y con un elevado potencial futuro, que dan lugar a unos niveles de tráfico importantes.

Por todo ello, el proyecto de construcción «N-II. Variante de Fraga» contempla la posibilidad de una ampliación del número de carriles, de dos a cuatro, en la variante de Fraga y una duplicación de la calzada existente de la N-II entre el punto final de la variante de Fraga y el inicio de la variante de Lleida, puntos kilométricos 440,2 a 446,0.

Además, dentro de los aspectos que la citada modificación de la Orden de estudio contempla, se señala que, debido al posible cambio de funcionalidad de las carreteras inicialmente previstas en la Orden de estudio de 16 de noviembre de 1994, el proyecto de trazado debe someterse a un nuevo procedimiento de evaluación ambiental.

El proyecto de trazado presenta dos alternativas, una denominada solución 1 y otra, la considerada ambientalmente viable en la declaración de impacto ambiental de 17 de mayo de 1993, que constituye una modificación de la solución 1 basada en la alegación presentada por la Asociación de Afectados por la variante de la «N-II. Tramo Fraga», y que en el proyecto de trazado recibe el nombre de alternativa norte.

Como consecuencia de las alegaciones recibidas en la información pública, relativas a las repercusiones socioeconómicas producidas por la alternativa norte, la Dirección General de Carreteras ha proyectado una nueva

solución (denominada solución modificada), que varía ligeramente hacia el sur el trazado de la alternativa norte, a lo largo de unos 1.700 metros y con una separación máxima de la misma de unos 140 metros, sin perjudicar, más de lo estrictamente necesario, a los terrenos de huerta y sin producir ninguna nueva afección medioambiental distinta a la de la alternativa norte.

En consecuencia, una vez examinada la documentación contenida en el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental considera que tanto la denominada alternativa norte como la solución modificada, presentada por la Dirección General de Carreteras son ambientalmente viables, si se cumple lo establecido en el estudio de impacto ambiental y además las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado.—Tanto el trazado de la alternativa norte como el de la solución modificada, deberán adaptarse en el trazado definitivo del proyecto, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Para la alternativa norte:

Con objeto de disminuir la afección al barranco del Torn de Dios, situado al comienzo del trazado, y que es atravesado varias veces, tanto por las calzadas principales (entre los puntos kilométricos 0,400 y 0,850), como por el ramal Zaragoza-Fraga (entre los puntos kilométricos 0,400 y 0,800), se ajustará el trazado o bien se dispondrán las obras de fábrica necesarias para no rellenar el cauce del barranco con las tierras de los taludes.

Las bocas de entrada y salida del túnel previsto entre los puntos kilométricos 0,950 y 1,550, respectivamente, se prolongarán mediante túnel o falso túnel la longitud necesaria para establecer líneas de relieve continuas similares a las actuales, con objeto de favorecer la revegetación y minimizar los impactos paisajístico-visuales.

Se estudiará un diseño del enlace con la carretera N-211 con menor ocupación en planta que el proyectado.

Con objeto de minimizar la ocupación en planta y por tanto la afección a los terrenos de regadío en la zona de huerta, entre los puntos kilométricos 1,700 y 3,800 aproximadamente, se ajustará la rasante de forma que la altura de la misma, con relación al terreno, sea la mínima posible para permitir el paso sobre caminos, teniendo en cuenta además los condicionantes impuestos por el puente sobre el río Cinca.

Con el fin de disminuir la afección paisajística y geomorfológica al barranco de Sedassers, situado al norte de la traza entre los puntos kilométricos 4,000 y 5,000 aproximadamente, tanto en la restitución del camino del punto kilométrico 4,280 como entre los puntos kilométricos 4,650 y 4,960 aproximadamente, se adoptarán las medidas necesarias para minimizar la afección al barranco y no tener que desviar el cauce del mismo.

Para disminuir la afección al Barranco de las Balas, entre los puntos kilométricos 5,700 y 6,100 aproximadamente, se desplazará la traza hacia el noroeste o bien se dispondrán las estructuras o muros que sean necesarios para no afectar con los terraplenes al barranco situado en la margen derecha de la traza.

Para disminuir la afección al barranco atravesado por la traza entre los puntos kilométricos 6,600 y 6,850, se dispondrán las obras de fábrica necesarias para minimizar la afección a dicho barranco.

Para evitar el desmonte de grandes dimensiones situado entre los puntos kilométricos 7,400 y 7,500, se sustituirá dicho desmonte por un túnel o un falso túnel de la longitud necesaria para que se pueda restituir el relieve natural del terreno situado sobre los mismos.

Para disminuir la afección paisajística y geomorfológica sobre el terreno, entre los puntos kilométricos 7,600 y 7,900 aproximadamente, que en esta zona tiene un acusado desnivel, se elevará la rasante entre los puntos kilométricos 7,400 y 8,000.

En el tramo en el que se desdobra la carretera existente, se procurará aprovechar en la mayor medida posible la plataforma de la carretera actual, especialmente entre los puntos kilométricos 8,700 al 9,300 y 12,700 al 14,100.

Los tramos de la carretera actual que queden fuera de servicio se someterán a un tratamiento de impermeabilización y recubrimiento con tierra vegetal para la implantación de vegetación autóctona propia de la zona, previa demolición del firme cuando sea necesario. Cuando estos tramos discurren en desmonte, podrán utilizarse para su restauración e integración paisajística tierras sobrantes de la excavación.

Con objeto de disminuir el movimiento de tierras (especialmente entre los puntos kilométricos 4,100 y 8,700) y la ocupación de terrenos de alta productividad agrícola (especialmente entre los puntos kilométricos 1,650 y 4,100), se disminuirá el ancho de mediana, dentro de lo posible, hasta un mínimo de 2 metros, siempre que sea compatible con la normativa vigente de trazado.

1.2 Para la solución modificada de la Dirección General de Carreteras:

Las bocas de entrada y salida del túnel situadas en los puntos kilométricos 0,880 y 1,200 respectivamente se prolongarán mediante túnel o falso túnel la longitud necesaria para establecer líneas de relieve similares a las actuales, con objeto de favorecer la revegetación y minimizar los impactos paisajístico-visuales.

Con objeto de minimizar la ocupación en planta y por tanto la afección a los terrenos de regadío en la zona de huerta, entre los puntos kilométricos 1,700 y 3,000 aproximadamente, se ajustará la rasante con relación al terreno de forma que la altura de la misma sea la mínima posible para permitir el paso sobre los caminos y teniendo, además, en cuenta los condicionantes impuestos por el puente sobre el río Cinca.

Con objeto de disminuir los impactos geomorfológicos y paisajísticos debidos a los desmontes que se producen entre los puntos kilométricos 1,300 y 1,700, se modificará la rasante en este tramo, siempre que ello sea compatible con el resto del trazado.

Las modificaciones anteriores, ahora definidas de forma aproximada, se determinarán en el proyecto de construcción de acuerdo con los objetivos que se pretende alcanzar con las mismas.

2. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación.—Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalamiento de la zona de ocupación estricta del trazado con el objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación, especialmente en el comienzo del trazado, en el barranco del Torn de Dios y en la zona de la huerta de Fraga, hasta el paso del cruce del río Cinca. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. En el proyecto constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

Las instalaciones auxiliares, tales como parque de maquinaria, almacén de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico, se situarán en zonas donde los suelos no tengan especial valor. Asimismo, se evitará que estas instalaciones afecten a zonas con superficie arbolada y a la vegetación de ribera.

3. Medidas para la protección del sistema hidrológico y contra el impacto sobre las aguas:

3.1 Con objeto de mantener las características del cauce del río Cinca, así como las demás líneas de drenaje cruzadas por la vía, no se verterán materiales ni se realizarán instalaciones auxiliares de obra desde las que directamente o por escorrentía o erosión se pueda afectar al sistema fluvial.

La rasante del puente y las pilas y estribos se diseñarán de forma que no se afecte, o se afecte mínimamente, a la vegetación de ribera.

3.2 Todas las aguas que salgan por las bocas de los túneles como consecuencia de la perforación, así como las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. El agua que salga de los mismos podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, si no sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente referente a los vertidos. Si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

3.3 En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.4 Además, para proteger el acuífero detrítico del río Cinca, se adoptarán las siguientes medidas:

3.4.1 En ese área no se situará maquinaria ni materiales ni se realizarán vertidos de ningún tipo.

3.4.2 Se estudiará y diseñará la rasante de las excavaciones para que la traza de la autovía no afecte al acuífero.

3.4.3 Se estudiarán las zonas de recarga del acuífero y se diseñarán, presupuestarán y ejecutarán las obras necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas de su actual paso por dicha zona.

4. Medidas de protección a la fauna.—Dado que el estudio de impacto ambiental indica en su capítulo 4.3.8.2 áreas ambientalmente sensibles, que en la zona del río Cinca es probable la presencia de nutria, y que la Sociedad Española de Ornitología (SEO) manifiesta que en el área de dicho río existen citas recientes de dicha especie, se mantendrá la continuidad de la vegetación de ribera.

Asimismo, teniendo en cuenta que el río Cinca está considerado en el tramo de Fraga de especial interés por la ictiofauna que alberga, los trabajos de construcción de la estructura sobre dicho río, que puedan suponer un riesgo para la calidad del agua, no se realizarán durante las épocas de reproducción de la ictiofauna, que sucede entre los meses de abril a julio.

5. Medidas para la prevención de inundaciones.—Con objeto de minimizar el impacto producido por el paso de la autovía por los terrenos inundables de la huerta de Fraga, en el diseño de las obras de fábrica y del viaducto sobre el río Cinca se tendrá en cuenta lo indicado en el estudio hidrológico e hidráulico que sobre dicho río ha realizado el CEDEX, y que se incluye en el anejo 11 del proyecto de trazado.

6. Medidas para la prevención del ruido.—El impacto producido por el ruido que afecta a algunas viviendas aisladas a lo largo de la traza se corregirá con las medidas indicadas en el capítulo 6.4 del estudio de impacto ambiental y con aquellas otras necesarias para conseguir que, en la fase de funcionamiento de la vía, los niveles de inmisión sonora por causa del tráfico, medidos a 2 metros de las fachadas para cualquier altura, no sobrepasen los 55 dB (A) leq nocturnos ni los 65 dB (A) leq diurnos.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de complementar las medidas de proyecto realizadas.

7. Medidas de protección del patrimonio arqueológico.—Teniendo en cuenta lo señalado en el capítulo 4.5.3 del estudio de impacto ambiental sobre la proximidad del trazado a diversos yacimientos, entre los cuales destaca el barranco de Sedassers, considerado por el estudio como «zona de alto potencial arqueológico», deberá realizarse un control arqueológico a lo largo de toda la traza durante los trabajos de excavación al inicio de las obras, por si pudiesen aparecer restos de interés, debiéndose, en tal circunstancia, poner el hecho en conocimiento de los órganos competentes de la Comunidad Autónoma de Aragón y de la Generalidad de Cataluña.

8. Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración de la obra, de acuerdo con lo propuesto en el capítulo 6 (medidas preventivas y correctoras) del estudio de impacto ambiental. El citado proyecto deberá dedicar especial atención a la ejecución de los desmontes entre los puntos kilométricos 4,100 al 4,560; 4,960 al 5,060; 5,160 al 5,380; 7,340 al 7,560; 7,780 al 7,900; y 13,080 al 13,760, cuyas alturas superan los 10 metros, y a los terraplenes entre los puntos kilométricos 1,980 al 2,300; 3,280 al 3,860; 5,760 al 5,980; y 6,620 al 6,840, cuyas alturas superan los 8 metros. También incluirá las medidas para la protección de los cauces de agua, especialmente del río Cinca, y la revegetación de taludes en desmonte y terraplén; la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria, y la localización y forma de explotación de las canteras, gravas y zonas de préstamo, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Además se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Se utilizarán como zonas de préstamos para extracciones de áridos canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Los vertederos permanentes y temporales de tierras procedentes de la excavación se situarán en zonas de mínima afectación ecológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas. En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a los cursos de agua.

Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes, se realizará un proyecto de restauración con objeto de no alterar las características naturales del terreno, o mejorarlas en las zonas de extrac-

ción donde éstas hubiesen sido ya transformadas. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas, que formarán parte del proyecto de restauración, serán incluidas y presupuestadas en el proyecto de construcción.

Las zonas de vertederos permanentes donde se acopien más de 50.000 metros cúbicos, vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, de 3 H : 2 V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental, siempre que no produzcan mayores impactos.

Siempre que sea técnicamente viable, los taludes de los nuevos accesos a los túneles se abatirán a pendientes 2 H : 1 V con objeto de evitar el atrincheramiento y las morfologías que impidan su revegetación.

Se minimizará la afectación producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

9. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como órgano promotor del proyecto, será responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Esta dispondrá de una Dirección Ambiental de Obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente declaración.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre las medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico y el impacto sobre las aguas realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

Semestralmente y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informes sobre los niveles sonoros alcanzados en los lugares y períodos a que se refiere la condición 6, y medidas correctoras complementarias en el caso de que los impactos reales sobrepasen lo previsto.

Informes sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 8.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

10. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito cer-

tificando la incorporación al mismo e inclusión en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Proyecto de trazado, en planta y en alzado, a que se refiere la condición 1.

Proyecto de tratamiento de las aguas procedentes de la excavación de túneles y de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.2, así como el programa de seguimiento analítico de las aguas previsto.

Proyecto de tratamiento para los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión, procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.3.

Diseño de las medidas pertinentes para no afectar al acuífero detrítico del río Cinca a causa de las excavaciones necesarias para situar la traza de la autovía, a que se refiere la condición 3.4.2.

Diseño de las medidas necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas de la zona de recarga del acuífero, a que se refiere la condición 3.4.3.

Diseño y presupuesto de las medidas de prevención del ruido, a que se refiere la condición 6.

Proyecto de medidas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 9.

11. Definición contractual de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras, contemplados en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, figurarán en la Memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, 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.

Madrid, 27 de mayo de 1998.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. Dirección General de Conservación de la Naturaleza.	X
2. Confederación Hidrográfica del Ebro	X
3. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón	X
4. Gobierno Civil de Huesca	X
5. Diputación Provincial de Huesca	
6. Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón	X
7. Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Departamento de Ordenación Territorial Obras Públicas y Transportes de la Diputación General de Aragón	
8. Instituto Tecnológico Geominero de España	X
9. Cátedra de Biología. Facultad de Ciencias. Universidad de Zaragoza	
10. Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Zaragoza	
11. Ayuntamiento de Fraga	X
12. Ayuntamiento de Soses	
13. CODA	
14. AEDENAT	
15. Sociedad Española de Ornitología (SEO)	X
16. ADENA	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
17. FAT	
18. Coordinadora Ecologista de Aragón	
19. Fundación Ecología y Desarrollo	
20. ANSAR (Asociación Española Naturalista de Aragón).	

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza considera que de todo el trazado debe destacarse el entorno del río Cinca, ya que forma parte del tramo Cinca-Fraga que responde al contenido de la Directiva 78/659/CEE relativa a la calidad de las aguas continentales que requieren protección o mejora para ser aptas para la vida de los peces. Los principales problemas de conservación en este tramo son los referidos a oxígeno disuelto, por debajo de lo permitido, y los niveles de materias en suspensión, que superan los valores permitidos en el período estival.

Además, en la margen derecha del río se localizan formaciones vegetales lineales con presencia de hasta cinco tipos de hábitats no prioritarios recogidos en la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. Se trata de:

Ríos mediterráneos de caudal permanente con «*Glaucium flavum*», localizándose principalmente la asociación «*Andryaetum ragusinae*».

Ríos mediterráneos de caudal permanente con «Paspalo-Agrostidion» y cortinas vegetales ribereñas con «*Salix*» y «*Populus alba*». La principal asociación que se localiza es «Paspalo-Polypogonietum semiverticillatae».

Comunidades megafórbicas esciófilas e hidrófilas de linderos, con «*Arundini-Convolvuletum sepium*».

Bosques de galería de «*Salix alba*» y «*Populus alba*». Se localizan las asociaciones «*Rubio tinctorum-Populetum albae*» y «*Saponario-Salicetum purpureae*».

Galerías ribereñas termomediterráneas («*Nerio-Tamaricetea*»), con la alianza «*Tamarion africananae*».

Estos hábitats del tramo del río Cinca, en general con buenos estados de conservación, constituyen la única interferencia real sobre áreas que presentan algún valor destacado de conservación.

Las especies piscícolas sensibles en este tramo de río son «*Blennius fluviatilis*», clasificado en peligro en razón al grado de amenaza, además de los clasificados como vulnerables «*Leuciscus cephalus*» y «*Cobitis calderoni*». También se localiza el endémico «*Barbus graellsii*».

Existen unas áreas en las que cabe señalar, en primer lugar, una estructura vegetal lineal bien conservada, al sur del arranque de la variante, en su origen occidental. Se sitúa aproximadamente a unos 200-250 metros del trazado propuesto, pero contiene un hábitat declarado prioritario en la Directiva 92/43/CEE citada, que obliga a valorar posibles afecciones indirectas; se trata de zonas subestépicas de gramíneas y anuales («*Thero-Brachypodietea*») con la asociación «*Ruto angustifoliae-Brachypodietum retusi*». Además se localiza otro hábitat no prioritario de matorrales halo-nitrófilos ibéricos («*Pegano-Salsoletea*») con «*Salsolo vermiculatae-Artemisietum herba-albae*».

Finalmente, se encuentran matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos («*Arthrocnemetalia fruticosae*») con «*Suaedetum braun-blanchetii*», bien conservados, en los últimos 400 metros del extremo oriental del trazado, en una estructura lineal, sensiblemente paralela a la carretera y a poca distancia de la misma, unos 100 metros aproximadamente.

Concluye indicando que no se han localizado otras áreas de especial interés para fauna o flora, así como tampoco ninguna especie, salvo los peces indicados, endémica, rara o amenazada, listadas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990) ni en el Libro Rojo de los Vegetales de la Península Ibérica y Baleares, ni en el Libro Rojo de los Vegetales Amenazados de España. Tampoco hay especies listadas en el anexo 2 de la Directiva 92/43/CEE, ni en el anexo 1 de la Directiva 79/409/CEE relativa a la conservación de las aves silvestres, ni en anexos de Convenios Internacionales de Conservación.

La Confederación Hidrográfica del Ebro manifiesta que la variante analizada cruza el cauce del río Cinca en su curso bajo, siendo previsibles efectos sobre el mismo y su cuenca vertiente. Asimismo señala la existencia de un acuífero detrítico conectado con el río Cinca que ha de ser protegido.

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón comunica que la Dirección Provincial del Ministerio de Fomento en Zaragoza hace constar que «por el titular del proyecto, se caracterice el impacto

ambiental (causado por la ampliación de la sección original de la carretera a dos calzadas y cuatro carriles y por el vallado de cierre previsto) respecto a la permeabilidad del trazado por la fauna terrestre y, en su caso, se propongan las medidas correctoras del mismo».

El Gobierno Civil de la Provincia de Huesca considera que el actual proyecto no da lugar a impactos ambientales adicionales a los contenidos en la declaración de impacto ambiental anterior sobre el estudio informativo de la carretera N-II, de Madrid a Francia por Barcelona, variante de Fraga, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 25 de agosto de 1993.

El Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón considera que deberían incluirse en el estudio de impacto ambiental los siguientes aspectos:

1. Afecciones a la vía pecuaria denominada «Cañada Real de Aragón» entre el punto kilométrico 440 y el punto kilométrico 443,5.

2. Presencia de hábitats y especies incluidas en los anexos II y IV del Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres. Se ha constatado la presencia de los siguientes hábitats: Matorrales halófilos, pastizales mediterráneos xerofílicos anuales y vivaces. Todos ellos con un grado de naturalidad medio y cobertura superior al 25 por 100.

3. Presencia de puntos de interés geológico. Se han inventariado tres puntos en el término municipal de Fraga, que, aunque no se ven afectados por el trazado propuesto para la variante, deben ser preservados y no afectados por cualesquiera acción o actividad relacionada con la obra (canteras, zonas de acopio, préstamos, etc.).

El Instituto Tecnológico Geominero de España señala que el trazado descrito para esta variante en la Memoria-resumen supone la pérdida de suelo productivo de regadío localizado en la vega del río Cinca. Asimismo indica la falta de información descrita, especialmente en composición florística y comunidades faunísticas.

Para las únicas tres especies descritas de ictiofauna destaca:

«Cobitis calderoni»: Endemismo español, con categoría de amenaza en España en el rango de vulnerable, y una población actual en marcada regresión. Esta especie se encuentra recogida en el Convenio de Berna.

«Blennius fluviatilis»: Catalogada, según el Libro Rojo de Vertebrados de España, en peligro, protegida por el Real Decreto 439/1990 y el Convenio de Berna.

«Chondrostoma fluviatilis»: Con este nombre no se ha localizado ninguna especie, sin embargo podría tratarse de «Chondrostoma polylepis», endemismo ibérico protegido por los Reales Decretos 1095/1990 y 1118/1989 y Convenio de Berna, o bien «Chondrostoma toxostoma»: Protegida legalmente por los Reales Decretos 1095/1990 y 118/1990, así como por la Directiva de Hábitat y el Convenio de Berna.

El Ayuntamiento de Fraga considera que la nueva variante debe intentar causar el menor impacto ambiental, de forma especial en la travesía de la vega o valle del río Cinca.

Indica una serie de observaciones que deberían tenerse en cuenta en el proyecto, tales como la previsión de vías de servicio a ambos lados de la variante; la instalación de pasos peatonales y la previsión necesaria para la construcción de puentes, pasos o subterráneos, que crucen los caminos municipales más importantes, así como los cauces de las acequias de riego y las infraestructuras agrícolas.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) realiza, entre otras, una serie de sugerencias relativas a los aspectos ambientales que debería considerar el titular del proyecto:

El proyecto afectará directamente a una zona catalogada por SEO/Bird-life (en preparación) como Área de Importancia Internacional para las Aves («Sotos de los ríos Cinca y Alcanadre»).

El trazado de la variante de Fraga atraviesa un tramo de río que ha sido catalogado de interés para la conservación.

En el área existen citas recientes de nutria.

El valor botánico es también sobresaliente, los ecosistemas de ribera se encuentran entre los más productivos del mundo y presentan mayor número de especies que los ecosistemas circundantes.

Por último, la zona afectada está considerada como un hábitat de interés comunitario, según la Directiva 92/43/CEE relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Flora y Fauna Silvestre.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto analiza las dos alternativas siguientes:

1. Alternativa correspondiente a la denominada «Solución 1» del estudio informativo. Consiste en una variante por el sur de la población de Fraga, de 9.400 metros de longitud. Corresponde a la alternativa seleccionada en el estudio informativo, denominada «Solución 1».

2. Variante parcial de trazado de la citada «Solución 1» del estudio informativo. Consiste en una alternativa que se desarrolla unos 350 metros al norte de la «Solución 1», en la zona correspondiente a la huerta de Fraga y el cruce del río Cinca. Se trata de la opción promovida por la «Asociación de Afectados por la Variante» (creada durante el proceso de información pública del estudio informativo), y es la alternativa seleccionada como ambientalmente viable en la declaración de impacto ambiental de 17 de mayo de 1993, denominada «Variante Norte».

El trazado de ambas alternativas resulta coincidente, excepción hecha del tramo comprendido entre el punto kilométrico 1,100 (punto interior del túnel a proyectar) y el punto kilométrico 6,100, una vez cruzada la carretera a Serós.

Los casi cinco kilómetros de trazado que se comparan en ambas soluciones corresponden, por tanto, al paso de la carretera por la huerta de Fraga, desde el cruce de la variante con la Acequia Nueva hasta su intersección con la carretera A-242 a Serós. La separación máxima entre ambas opciones se produce aproximadamente entre el cruce de los caminos de «La Fuente» y «Torrente», y el río Cinca, donde la longitud se aproxima a los 350 metros.

Además el proyecto señala que:

La alternativa «Solución 1» afecta a una mayor extensión de huerta actualmente en producción (550 metros lineales más que la «Variante Norte»).

La alternativa correspondiente a la «Solución 1» del estudio informativo es del orden de 200 metros más larga que la «Variante Norte», lo que supone un porcentaje del 4 por 100 sobre el tramo en comparación. Los parámetros geométricos del trazado empleados en ambas soluciones son similares.

La alternativa «Variante Norte» atraviesa suelo industrial del Ayuntamiento de Fraga, aunque actualmente se dedica a huerta.

La alternativa «Variante Norte» afecta en menor medida a la huerta de la margen izquierda del río Cinca, tanto por su menor longitud como por discurrir por el borde del barranco de Sedassers.

El cruce del río en ambas alternativas resulta similar, aunque se produce de forma algo más desviada respecto del curso del río en el caso de la Variante Norte. En ambos casos la longitud del viaducto resultante es de 450 metros, más otros 100 metros repartidos en pasos inferiores (que pueden coincidir con los caminos existentes) en la zona correspondiente a la llanura de inundación.

La solución ambientalmente viable de las dos propuestas, de acuerdo con el contenido de la declaración anterior, es la denominada «Variante Norte», que constituye la alternativa seleccionada, y es la que se desarrolla a nivel de trazado en el presente proyecto.

Descripción general de la solución adoptada

El origen de la variante de Fraga, punto kilométrico 0,000, se sitúa aproximadamente en el punto kilométrico 431,5 de la N-II, al oeste de la población de Fraga.

El trazado de la CN-II en esta zona presenta una pendiente muy pronunciada, existiendo un carril para vehículos lentos en el acceso al puerto de Fraga (sentido Zaragoza), cuyo comienzo se produce 460 metros al oeste del origen de la variante.

En esta zona inicial del recorrido de la variante se ubica el primer enlace, denominado enlace Fraga oeste. El trazado se separa de la CN-II, disponiéndose al sur de la misma, para inmediatamente alcanzar el emboquille oeste (lado Zaragoza) del túnel.

El túnel, que se sitúa entre los puntos kilométricos 0,910 a 1,540, alcanza una longitud próxima a los 630 metros, incluyendo la parte correspondiente de túnel artificial.

A partir del punto kilométrico 1,540, emboquille este del túnel (lado Lleida), el trazado comienza a discurrir por la denominada Huerta de Fraga.

En el punto kilométrico 1,980 se ubica el enlace con la carretera N-211. Desde este punto de cruce hasta el punto kilométrico 2,840 (camino de

«Torrente-La Fuente»), se disponen vías de servicio unidireccionales a ambos lados de la variante.

Entre los puntos kilométricos 2,840 a 3,660 se sitúan dos obras de fábrica de grandes dimensiones, sumando entre ambas una luz total de 104 metros (una de 80 metros y otra de 24 metros).

Desde el punto kilométrico 3,660 al punto kilométrico 4,110 se ubica el viaducto sobre el río Cinca. La longitud total del mismo es de 450 metros.

A partir del punto kilométrico 4,110 y hasta el punto kilométrico 5,300 el trazado discurre bordeando el barranco de Sedassers. Dada la orografía del terreno una vez cruzado el río Cinca (margen izquierda del río), la variante se desarrolla en desmonte, situación en la que continuará hasta el punto kilométrico 5,700.

En el punto kilométrico 5,540 se produce el cruce de la variante con la carretera A-242 de Fraga a Reus. En dicho punto se dispone un enlace con la citada carretera.

A partir del punto kilométrico 5,540 y hasta el punto kilométrico 7,300 el trazado discurre por el barranco de las Balas.

En el punto kilométrico 7,440 se produce el paso de la carretera por la que se ha denominado en el proyecto «Silla de montar», accidente geográfico que, con dicha forma, es una divisoria natural de cuencas aportantes.

A partir del mencionado paso por la «Silla de montar», el trazado debe girar en dirección noreste para evitar la afección a unas instalaciones industriales, hecho que produce un desmonte importante en la margen izquierda de la nueva variante.

En el punto kilométrico 8,240 se produce el cruce con el canal de Aragón y Cataluña. En dicho punto se ha dispuesto una estructura que permita el paso tanto del canal como de los camino-banquetas asociados.

En el punto kilométrico 8,540 se dispone el enlace Fraga este.

El final de la variante de Fraga, propiamente dicha, se produce en el punto kilométrico 9,400, una vez que la nueva infraestructura alcanza el trazado actual de la N-II. La longitud total de la variante por el sur de la población de Fraga es de 9.400 metros.

A partir de este punto, que corresponde aproximadamente al punto kilométrico 440,2 de la CN-II, y hasta el final del proyecto (inicio de la Variante de Lleida), el trazado sigue el recorrido de dicha carretera nacional, superponiéndose con ella durante la mayor parte del trayecto, pero con un aprovechamiento mínimo de la calzada existente como primera calzada de la nueva infraestructura.

En este segundo tramo del proyecto, donde la nueva vía aprovecha el corredor existente de la CN-II, el trazado discurre por una zona de cierta actividad industrial, con un incipiente polígono, de reciente construcción, y un barrio, Litera, que también da nombre al citado polígono.

El paso de la nueva carretera por esta zona industrial, aproximadamente entre los puntos kilométricos 441,4 y 443,5 de la CN-II (este último punto kilométrico corresponde al límite provincial), establece una reordenación de los accesos existentes a partir de vías de servicio unidireccionales, dispuestas a ambos lados del tronco, que se integran en el viario del polígono y de la zona aledaña al mismo.

Estas vías de servicio se prolongan en la margen derecha desde el enlace de Fraga este, quedando conectadas en determinados puntos con el tronco de la autovía para, de este modo, favorecer la accesibilidad y permeabilidad del tráfico de la zona afectada por la nueva actuación, y reponer los accesos existentes al polígono de Litera (estructura existente en el punto kilométrico 441 de la N-II).

Con el fin de minimizar la afección del trazado de la nueva carretera a la zona industrial atravesada (aproximadamente entre los puntos kilométricos 10,100 al 11,200) se reduce la mediana del tronco desde los 14 metros (mediana «tipo») hasta los 2 metros mínimos que permite la normativa (mediana estricta con barrera rígida).

El empleo de este ancho de mediana estricto posibilita el aprovechamiento de la estructura existente en el punto kilométrico 10,560, permitiendo el paso bajo la citada estructura de la vía de servicio con origen en el enlace Fraga este, y que discurre por la margen derecha de la nueva vía.

En el punto kilométrico 10,880 se ha previsto la construcción de una pasarela peatonal para la comunicación entre ambos márgenes del barrio de Litera.

Una vez alcanzado el término municipal de Soses, entre los puntos kilométricos 12,500 a 14,400, el trazado proyectado se separa ligeramente de la CN-II (la distancia máxima de separación es de 100 metros), situándose al norte de la misma para rectificar una serie de curvas de radio estricto existentes.

En el punto kilométrico 14,840 se dispone el último enlace del proyecto, el correspondiente al ramal de acceso de la autopista A-2. El final del

proyecto, punto kilométrico 15,521, corresponde a la conexión de la carretera que se proyecta con la recientemente construida Variante de Lleida. Para poder efectuar dicha conexión, es preciso disminuir la anchura de mediana de la vía que se proyecta, pasando de los 14 metros (entre bordes interiores de plataformas) hasta los 9 metros que presenta la mencionada Variante de Lleida. La longitud total del trazado de la nueva actuación es de 15.521,929 metros.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental señala que el área estudiada se localiza en los términos municipales de Fraga (Huesca) y Soses (Lleida), y se encuentra situada en la depresión del Ebro Medio, enmarcada al norte por la cordillera Pirenaica, al sur por la cordillera Ibérica, y al este por la cordillera Litoral Catalana.

Dentro de este territorio se distinguen tres áreas con peculiaridades fisiográficas y paisajísticas diferenciables. En su extremo más oriental, existe un área bañada por el canal de Aragón y Cataluña, que presenta gran número de zonas cultivadas de forma heterogénea y una segunda área, más abrupta, formada por la sierra de la Concepción, donde se ubica la población de Fraga. Por último, se distingue la zona de ribera del Cinca, asentada sobre materiales cuaternarios y bordeada en su margen izquierda por los escarpes de los Monegros. Esta es una zona abundante en cultivos de regadío.

El estudio indica que el Cinca es el principal río que atraviesa la zona. Tiene un fondo aluvial muy activo y su cauce está dividido, a veces, en canales cambiantes, de distribución desigual e inundados temporalmente.

Aparte de la red hidrográfica natural, hay que señalar la existencia de canales de riego, siendo el más importante de ellos el canal de Aragón y Cataluña.

Las aguas subterráneas forman un excelente acuífero detrítico, cuya principal alimentación procede de los excedentes de riegos de canales y acequias, existiendo conexión hidráulica entre el río y el acuífero.

El estudio manifiesta que la vegetación de la zona está formada principalmente por cultivos de regadío. La escasa vegetación natural se encuentra muy localizada, especialmente en las formaciones de ribera del río Cinca, y de «*Pinus halepensis*» en el área del barranco del Torn de Dios.

En el estudio se indica que la fauna que se encuentra en el entorno del trazado está constituida por especies asociadas a medios acuáticos y especies aclimatadas a medios agrícolas y por tanto, fuertemente humanizados. Señala que las dos únicas especies de interés para la fauna en el área de trazado son los sotos del río Cinca y las laderas del barranco del Torn de Dios. Asimismo, indica que el río Cinca está clasificado como Área de Interés Ciprinícola, incluyendo la fauna acuática en este tramo las especies denominadas «*Cobitis Valderomi*», «*Blenhius fluviatilis*», «*Chondrostoma toxostona*», etc.

El estudio realiza un análisis de las diversas unidades de paisaje clasificándolas en paisaje urbano, paisaje agrario cerrado, paisaje agrario abierto, paisaje natural y paisaje de ribera del Cinca. En cuanto a los espacios naturales de interés, considera como únicas áreas sensibles en el trazado el área del barranco del Torn de Dios y el río Cinca.

El estudio describe las actividades económicas de la zona, señalando que el municipio de Fraga tiene una importante producción agrícola, tanto de secano como de regadío. La producción esencial corresponde a los frutales, aunque también hay cultivos de secano con importantes extensiones de cereal.

En el área de estudio se encuentran dos vías pecuarias, una de ellas denominada Cañada Real de Aragón, y los cuatro yacimientos arqueológicos siguientes: Vedat de San Simón, barranco de Sedassers A, barranco de Sedassers B y barranco de Sedassers C.

El estudio realiza una identificación y valoración de impactos, señalando como los más significativos la incidencia del ruido en viviendas aisladas a lo largo del trazado, los movimientos de tierras que darán lugar a terraplenes, desmontes, túneles, explanaciones, vertidos de tierras y préstamos de materiales, las pérdidas de suelo por ocupación, la afección a áreas de cultivo, la alteración de la morfología de los cauces hídricos, quedando afectados directamente el barranco del Torn de Dios, el barranco de Sedassers y el barranco de las Balas, la eliminación de la cubierta vegetal por despeje y desbroce en la plataforma, taludes, viaductos, boquillas del túnel, instalaciones provisionales de obras, préstamos, vertederos y pistas de acceso a obras. Impacto sobre los espacios naturales de interés, barranco del Torn de Dios y el río Cinca. Movimientos de tierras, 3.759.903

metros cúbicos de terraplén y 4.431.916 metros cúbicos de desmonte. Impacto sobre las vías pecuarias de la cabañera intercomarcal y la Cañada Real de Aragón.

El estudio de impacto ambiental incluye una matriz de evaluación de impacto ambiental, en la que se han agrupado genéricamente catorce factores ambientales representativos del medio físico, socioeconómico y socio-cultural afectados por el proyecto.

Dentro del capítulo de medidas preventivas y correctoras, el estudio contempla los siguientes aspectos: Permeabilidad territorial, contaminación atmosférica, contaminación acústica, geomorfología y geología, edafología, hidrología e hidrogeología, vegetación, fauna, restauración e integración paisajística de las obras, patrimonio arqueológico y paleontológico, y por último, préstamos, vertederos y zonas de ocupación temporal.

El estudio contiene un programa de seguimiento y vigilancia ambiental durante las fases de ejecución de las obras y de funcionamiento, así como un documento de síntesis. Además incluye planos de planta y perfil longitudinal del trazado, planos de unidades de vegetación, de líneas isófonas a 30 metros, de soluciones de la variante, y por último un reportaje fotográfico.

Análisis de contenido

El estudio de impacto ambiental presenta un inventario ambiental adecuado, tanto del medio físico como del medio socioeconómico afectados por la presencia de la nueva vía.

La identificación de los impactos se realiza de forma detallada, tanto en la fase de construcción como en la de explotación. Se incluye cartografía sobre cultivos, categorías de paisaje y localización de vertederos.

El estudio contiene una matriz de evaluación de impacto ambiental y comparación de alternativas, con una escala gradual de importancia de los impactos, dividida en compatible, moderado, severo y crítico, pero no se expone claramente la forma de valoración.

Las medidas preventivas y correctoras están dimensionadas en algunos casos, pero, en general, no están presupuestadas.

El plan de vigilancia ambiental, durante la ejecución de las obras, contempla todos los aspectos que inciden en ellas, aunque lo hace de forma muy general.

Se indican los informes, tanto sistemáticos como ocasionales, que deberán ser remitidos al órgano ambiental conteniendo el resultado de las actuaciones.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegaciones de organismos

Diputación General de Aragón.
Diputación Provincial de Lleida.
Diputación Provincial de Huesca.
Ayuntamiento de Soses.
Ayuntamiento de Fraga.

Alegaciones de particulares

Don Ricardo González Alesón.
Don José March Bernardo.
«Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (ACESA).
Doña Dolores Surroca Siso.
Don Valentín Sorribas y Subirá.
Doña Carmen Torres Portolés.
Don Luis Serviá Borja.
Don Antonio Portolés Zapater.
Doña Camila Puente Baeza.
Don Augusto Tora Barnadas y don Marcos Calucho Villas, en representación de Becton Dickinson y 3.000 firmas más.

Don Alejandro Martínez Miguel, en representación de Unión Sindical Obrera de Fraga.

Comunidad de Regantes de las Huertas de Fraga, Velilla y Torrente de Cinca.

Alegaciones fuera de plazo

Asociación Pro-variante de Fraga.

El resumen general del contenido ambiental de las alegaciones presentadas es el siguiente:

La Diputación General de Aragón remite los informes de algunos de sus servicios. Las principales consideraciones, que estos realizan, sobre el proyecto son las siguientes:

Los efectos que la construcción de la variante de Fraga producirá en relación con la calidad de vida y vertebración del territorio coinciden con los objetivos de la ordenación del territorio de Aragón.

Considera prioritaria la ejecución del proyecto.

La variante mejora la conexión con Cataluña, constituyendo una alternativa a la autopista A-2.

Propone la realización de un estudio de impacto territorial contemplado en la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón, como un elemento que podría acompañar al proyecto y que complementaría posibles aspectos territoriales no considerados, señalando que:

En lo referente al sector agrario, se deberá indicar el número de explotaciones afectadas o la pérdida de producción agrícola. Dentro del sector servicios se considerarán las afecciones a la Sociedad Concesionaria de la Autopista A-2, así como a otros servicios (gasolineras, etc.).

En cuanto a la elección de la alternativa propugnada por la «Asociación de Afectados por la Variante», considera ésta positiva, al afectar en menor medida a la huerta de la margen izquierda del río Cinca.

Propugna el análisis del efecto que la infraestructura va a tener sobre la accesibilidad, tanto por el posible desvío de tráfico hacia la autovía de Lleida como por las implicaciones que puede tener en la prestación de los servicios comunitarios.

Respecto al efecto barrera, manifiesta la necesaria continuidad del territorio, tanto durante el período de obras como una vez puesta en servicio.

Dentro del estudio de tráfico echa en falta alguna referencia a los problemas derivados de la situación actual (congestión, contaminación...) y de la situación prevista a partir de la construcción de la variante.

Establece la necesidad de buscar otros lugares para albergar el excedente de tierras, dado que no hay previstos vertederos en el proyecto.

Indica la necesidad de estudio del tratamiento de los tramos residuales de la N-II que no vayan a tener una utilización posterior como vía de servicio.

Por último, expone la necesidad de concretar, para el caso de la «Cañada Real de Aragón», la superficie de vía pecuaria ocupada por las obras, que deberá ser equivalente a la restituida mediante la expropiación de los terrenos necesarios para tal fin.

La Diputación Provincial de Lleida manifiesta la no existencia de afección a ninguna vía provincial, por lo que no realizan alegaciones en contra del proyecto presentado. Asumen los planteamientos que manifiesta el Ayuntamiento de Soses en su alegación.

La Diputación Provincial de Huesca informa de la existencia de un proyecto realizado en cooperación con el Ayuntamiento de Fraga para una nueva infraestructura viaria en la conexión Fraga-Massalcoreig, intersectando dicha actuación en el punto kilométrico 4,070 de la variante; ruega se tenga en cuenta para que ambos proyectos sean compatibles.

El Ayuntamiento de Soses se muestra de acuerdo con el nuevo trazado que afecta al término municipal. Indica sin embargo dos puntos donde no queda restablecida ni total ni correctamente la comunicabilidad. Estos puntos son:

La comunicación de la vía de servicio entre los puntos kilométricos 14,860 y 14,521 (margen derecha), con el camino municipal Cami Real y el restablecimiento de la comunicación para poder tener acceso directo desde la vía de servicio, puntos kilométricos 14,860 a 15,521, proveniente de Lleida hacia el camino municipal Cami Real.

Además solicita que durante la ejecución de las obras, y en concreto la O.F. 13-2 PSA, no sea eliminado en ningún momento el suministro de agua potable a través del mismo, debido a que es fuente principal e indispensable de suministro de consumo a masías cercanas y a la misma población de Soses.

El Ayuntamiento de Fraga realiza, entre otras, una serie de sugerencias relacionadas con modificaciones de enlaces, vías de servicio, reducción de taludes de terraplén, pavimentación de caminos, etc.

«Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (ACESA), presenta alegaciones referidas al enlace de Soses, enlace de la N-211, señalización de la Autopista A-2, ocupación de terrenos afectos a la concesión y alteración de los términos de dicha concesión.

Doña Dolores Surroca Siso propone una serie de modificaciones y sugerencias al trazado, tales como elevar la cota de la rasante, perforar túneles en la sierra del Escorpio, que el desagüe del monte se conduzca hacia la vertiente occidental, tratamiento de los taludes de las explanaciones, y reposición de caminos.

Don Valentín Sorribas y Subirá realiza una serie de sugerencias sobre el proyecto, tales como reducir los terraplenes a su paso por la huerta, y atravesar con un túnel la sierra del Escorpio. También solicita modificaciones de los enlaces con las carreteras CN-211, A-242 y Fraga este.

Doña Carmen Torres Portolés solicita la impugnación total de la concepción global del trazado de la variante de Fraga, según el proyecto de clave T3-HU-3010, trazando la urgente ejecución del proyecto inicial, de clave 23-HU-3010.

Don Luis Serviá Borja señala una serie de puntos concretos, no como una alegación al trazado, sino como un compendio de aspectos que permitan al órgano competente tomar una decisión objetiva sin favorecer intereses particulares.

Considera que no debe demorarse más la construcción de la variante, tanto por razones económicas, como por el peligro que supone la actual travesía.

Don Antonio Portolés Zapater expone, entre otras cosas, que el trazado propuesto produce afección a suelo urbanizable no contemplado en la Declaración de Impacto Ambiental de 25 de febrero de 1993, indicando que la declaración no se limitó a las alternativas señaladas en el estudio informativo, sino que introdujo un nuevo trazado.

Considera que el proyecto de trazado incluye la construcción de un túnel innecesario con el trazado de la solución 1 del estudio informativo. Por último solicita se adopte este último trazado en vez de la solución alternativa norte.

Don Augusto Tora Barnadas y don Marcos Calucho Villas, en representación de Becton Dickinson y 3.000 firmas más, manifiestan que el trazado desarrollado en el proyecto de la variante comportará, por un lado, la expropiación de terreno urbano de titularidad municipal y, por otro, de 401 metros cuadrados de terreno propiedad de Becton Dickinson (B.D.), transcurriendo tangencialmente por todo el lateral sur de la empresa, y afectando a posibles ampliaciones de la misma, que no pueden ser llevadas a cabo por otro lado, y presentando un impacto socioeconómico muy negativo para la empresa y para la comarca donde se halla ubicada.

Además pone de relieve la inquietud social generada por el trazado previsto para la variante, dadas las especulaciones sobre el futuro incierto de los 217 empleos directos, así como las decenas de empleos indirectos que podrían verse afectados.

Manifiesta su pretensión de acometer la construcción de un almacén de 10.000 metros cuadrados en los terrenos propiedad de B.D. situados al oeste, a fin de eliminar los gastos que supone la contratación del servicio de almacén por empresas externas, tal y como se viene realizando en la actualidad.

Además indica que motivos de seguridad aconsejan mantener alejada la planta de B.D. de una vía de tráfico pesado intenso.

Como conclusión final, propone el desplazamiento de la variante para que ésta transcurra a no menos de 100 metros del límite del terreno urbano de Fraga (polígono industrial), dejando libres los terrenos de titularidad municipal y que limitan por el sur la actual planta de B.D.

Fuera del plazo, la empresa Becton Dickinson presenta una nueva alegación en la que se contienen cuatro consideraciones, correspondiendo las tres primeras a aspectos administrativos del proyecto de trazado y la cuarta a aspectos técnicos. En ellas, el alegante sugiere una ligera modificación de la variante hacia el sur, enumerando una serie de efectos ventajosos que, según él, produciría dicha variación.

Don Alejandro Martínez Miguel, en representación de Unión Sindical Obrera de Fraga, manifiesta su oposición al nuevo trazado sometido a información pública por cuanto perjudica de forma global la economía de la ciudad de Fraga al impedir el crecimiento de la empresa Becton Dickinson, poniendo de esta forma en peligro su continuidad y la de aquellos puestos de trabajo existentes o de nueva creación que la futura ampliación conllevaría.

Solicita se reconsidere el trazado sometido a información pública en el tramo que afecta al suelo urbanizable, que producirá la afección a la empresa Becton Dickinson.

La Comunidad de Regantes de las Huertas de Fraga, Velilla y Torrente de Cinca adjunta un informe técnico de alegaciones y observaciones relativas a aquellos extremos que afectan a las infraestructuras y servicios de dicha Comunidad, al objeto de que sean tomadas en cuenta en la elaboración del proyecto definitivo. Asimismo propone una serie de medidas para mitigar esas afecciones.

La Asociación Pro-Variante de Fraga recuerda en su escrito cuales son las reivindicaciones de dicha Asociación: Construcción inmediata de la variante y medidas urgentes para paliar provisionalmente la siniestralidad y las molestias en la travesía de Fraga.

BANCO DE ESPAÑA

15506 *RESOLUCIÓN de 29 de junio de 1998, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 29 de junio de 1998, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.*

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA	153,486	153,794
1 ECU	168,052	168,388
1 marco alemán	84,799	84,969
1 franco francés	25,298	25,348
1 libra esterlina	255,939	256,451
100 liras italianas	8,607	8,625
100 francos belgas y luxemburgueses	411,188	412,012
1 florín holandés	75,231	75,381
1 corona danesa	22,263	22,307
1 libra irlandesa	213,453	213,881
100 escudos portugueses	82,818	82,984
100 dracmas griegas	50,177	50,277
1 dólar canadiense	104,363	104,571
1 franco suizo	100,713	100,915
100 yenes japoneses	108,204	108,420
1 corona sueca	19,250	19,288
1 corona noruega	19,984	20,024
1 marco finlandés	27,899	27,955
1 chelín austriaco	12,053	12,077
1 dólar australiano	92,798	92,984
1 dólar neozelandés	77,587	77,743

Madrid, 29 de junio de 1998.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

15507 *RESOLUCIÓN de 14 de mayo de 1998, de la Dirección General de Consumo y Seguridad Industrial del Departamento de Industria, Comercio y Turismo, de ampliación de homologación del siguiente producto, fabricado por «Maivisa, Sociedad Limitada»: Gran recipiente a granel de acero, marca «Maivisa, Sociedad Limitada», modelo 6890, para el transporte de mercancías peligrosas.*

Recibida en la Dirección General de Consumo y Seguridad Industrial del Departamento de Industria, Comercio y Turismo, de la Generalidad de Cataluña, la solicitud presentada por «Maivisa, Sociedad Limitada», con domicilio social en Riera de Targa, número 59, municipio de Vilassar de Dalt (Barcelona), para la ampliación de homologación del siguiente producto, fabricado por «Maivisa, Sociedad Limitada», en su instalación industrial ubicada en Vilassar de Dalt: Gran recipiente a granel de acero, marca «Maivisa, Sociedad Limitada», modelo 6890, para el transporte de mercancías peligrosas.

Vista la resolución de la EIC ICICT, entidad colaboradora de la Administración, de fecha 30 de abril de 1998, en la que se hace constar el seguimiento del cumplimiento de la normativa vigente para el transporte de mercancías peligrosas por carretera (TPC-ADR), ferrocarril (RID-TPF) y mar (IMO-IMDG), así como el seguimiento de las condiciones originales