

La Consejería de Cultura, Educación y Ciencia indica que el proyecto afecta a un Molino de Viento situado en el «Tossal del Molí», en el término municipal de Puol, que se encuentra incluido en el Inventario de Bienes Etnológicos de la Comunidad Valenciana.

La Consejería de Medio Ambiente indica que la actuación se sitúa en un entorno muy antropizado en el que no se conocen a priori valores naturales dignos de especial protección. Propone que en la restauración paisajística se respete el entorno agrícola y rural y se desestime el uso de especies exóticas. Indica determinados aspectos a considerar por el proyecto respecto a integración paisajística de taludes, prospecciones arqueológicas, afecciones acústicas y permeabilidad transversal. Expone que en el caso de no utilizarse préstamos o canteras en explotación y/o vertederos de inertes debidamente legalizados, dichas instalaciones deberán someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con la legislación autonómica. Finalmente concluye indicando que, habida cuenta del escaso valor ambiental de los terrenos afectados por las obras y la posibilidad de establecer medidas correctoras, emite informe favorable.

La misma Consejería de Medio Ambiente remite escrito presentado por don Vicente Riera Balbastre en el que expone la afección acústica que causará el proyecto sobre una casa situada en el término municipal de Manises.

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes expone que el método de ejecución previsto para el proyecto garantiza un nivel muy reducido de afecciones. Considera que esto, unido a que el trazado se proyecta, salvo en algún caso puntual, aprovechando el dominio público de la autovía, hace innecesario el sometimiento del proyecto a Evaluación de Impacto Ambiental.

## 1161

*RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 1999, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado y documento complementario al proyecto de trazado de la conexión de la carretera N-232 de Vinaroz a Santander con la autopista A-68 de Bilbao a Zaragoza. Tramo: Casetas (Zaragoza), de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto 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, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 21 de enero de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del tramo de conexión de la carretera N-232 con la autopista A-68 en el término municipal de Utebo, 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 8 de julio de 1998, 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 sometió el proyecto de trazado, un documento complementario de dicho proyecto 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 6 de noviembre de 1998, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza» de fecha 9 de noviembre de 1998, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de abril de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental del mismo, el documento complementario del proyecto de trazado (que incluye un anexo de ordenación ecológica, estética y paisajística) y el resultado de la Información Pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del Proyecto de Trazado y de su documento complementario.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental y del anexo de ordenación ecológica, estética y paisajística, así como las consideraciones que sobre los mismos 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 Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado conexión de la carretera N-232 de Vinaroz a Santander con la autopista A-68 de Bilbao a Zaragoza. Tramo: Casetas (Zaragoza).

### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Del análisis de la documentación remitida por el promotor, complementada con la visita a la zona de proyecto, se deduce que ninguna de las tres alternativas consideradas en el proyecto de trazado y en el documento complementario del proyecto de trazado produce afecciones significativas sobre el medio ambiente. La alternativa noroeste afecta a suelo calificado como urbanizable en el planeamiento urbanístico vigente de Utebo, y la alternativa Sureste tiene mayor longitud y produce una mayor ocupación de suelo y una mayor afección a terrenos de cultivo y a vegetación.

En consecuencia, la Dirección General de Carreteras, como órgano promotor del proyecto, para realizar cualquiera de las tres soluciones noroeste, centro o sureste, deberá cumplir las medidas preventivas y correctoras del estudio de impacto ambiental en lo que no se oponga al contenido de la presente declaración y, además, las siguientes condiciones:

#### 1. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación y a los cultivos. 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 del 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, instalaciones provisionales de obra y planta de aglomerado asfáltico, se situarán en zonas donde los suelos no tengan especial valor, evitándose su ubicación en las zonas de cultivos y superficies arboladas.

#### 2. Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, especialmente en el entorno de las vías origen y final del proyecto y en las factorías y polígonos industriales de las cercanías, así como en las viviendas diseminadas próximas a la traza. El citado estudio determinará la necesidad de desarrollar las medidas de protección acústica

propuestas por el estudio de impacto ambiental y, en su caso, las características de dichas medidas.

Los objetivos de calidad, para niveles de inmisión sonora máximos originados por la conexión, medidos a dos metros de las fachadas, y para cualquier altura de las edificaciones, son los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (7 h. – 23 h.) menor que 65 dB (A).

Leq (23 h. – 7 h.) menor que 55 dB(A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (7 h. – 23 h.) menor que 75 dB(A).

Leq (23h. – 7 h.) menor que 75 dB(A).

En cuanto a zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a la que estén destinadas no sufran alteraciones por motivos acústicos.

En caso de adoptarse medidas de protección acústica, éstas deberán estar detalladas y valoradas, especificando en cada caso la disminución de la inmisión acústica prevista. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de revisión de las medidas mitigadoras realizadas.

### 3. *Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se redactará un proyecto de medidas contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, de acuerdo con lo propuesto en el capítulo 9, medidas correctoras y precautorias, del estudio de impacto ambiental del proyecto de trazado, y en el capítulo 5 del anexo 6, ordenación ecológica estética y paisajística, del documento complementario al proyecto de trazado. El citado proyecto deberá dedicar especial atención a la ejecución de los desmontes y terraplenes y a la revegetación de sus taludes; a la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, para plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria; y a la localización y forma de explotación de las canteras, graveras 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 afección 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 extracción donde éstas hubieran 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 m<sup>3</sup> 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 serán preferentemente, siempre que sean técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental, solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes. 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 de la obra.

### 4. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia 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 periodo de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente por la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de un director ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- Comunicación del Acta de Comprobación del Replanteo.
- Antes de la emisión del Acta de Recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección y conservación de los suelos y de la vegetación, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 1.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones, realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 3.

c) Anualmente y durante un plazo de tres años a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas, a que se refiere la condición 2 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas adoptadas para la recuperación, restauración e integración de la obra y para la defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 3.

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 Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

### 5. *Documentación adicional*

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción un escrito certificando la incorporación al mismo y la inclusión en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, así como los siguientes informes y proyectos:

Proyecto de medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, a que se refiere la condición 2.

Proyecto de medidas contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 3.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la Dirección Ambiental de la obra, a que se refiere la condición 4.

6. *Definición contractual de las medidas correctoras*

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras contempladas 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, 15 de diciembre de 1999.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

## ANEXO I

## Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza .....	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón .....	—
Confederación Hidrográfica del Ebro .....	X
Consejo de Protección de la Naturaleza de Aragón .....	X
Dirección General del Medio Natural. Departamento de Agricultura y Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón .....	X
Dirección General de Educación y Patrimonio. Departamento de Educación y Cultura de la Diputación General de Aragón .....	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes de la Diputación General de Aragón .....	X
Diputación Provincial de Zaragoza .....	—
Ayuntamiento de Utebo .....	X
Ayuntamiento de Zaragoza .....	X
Cátedra de Biología de la Facultad de Ciencias .....	—
Universidad de Zaragoza .....	—
Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Zaragoza .....	—
CODA .....	—
AEDENAT .....	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO) .....	—
ADENA .....	—
Federación de Amigos de la Tierra (FAT) .....	—
Coordinadora Ecologista de Aragón .....	—
Coordinadora Ecologista de Zaragoza .....	—

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

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza considera que el proyecto no se asienta sobre territorio alguno protegido de acuerdo con la legislación vigente. Tampoco se localizan áreas de interés para los elementos del medio natural, ni presencia de flora ó fauna amenazada.

La Confederación Hidrográfica del Ebro manifiesta que, con el fin de prevenir los potenciales efectos negativos sobre los componentes del dominio público hidráulico, se delimitarán con criterios medioambientales las zonas de acceso a las obras, áreas de servicio, zonas de acopios, etc. Se llevará a cabo el control de la maquinaria y vehículos para prevenir los vertidos de sustancias tóxicas y la estabilización geotécnica de plataformas y terrenos inestables creados durante la ejecución de las obras con el fin de evitar desprendimientos y la emisión de sedimentos procedentes de las aguas de precipitación.

La Dirección General del Medio Natural. Departamento de Agricultura y Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón señala que el proyecto atraviesa terrenos de cultivos e industriales, siendo una zona muy transformada por la actividad humana y sin valores naturales significativos. Además, no afecta a cauces fluviales o lagunas ni a montes ni vías

pecuarias. La obra queda fuera del ámbito territorial del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Sotos y Galachos del Ebro.

El Departamento de Educación y Cultura de la Diputación General de Aragón comunica que en la zona afectada no se conoce ningún yacimiento arqueológico, a excepción de los restos de una villa romana en el casco urbano de Utebo y de un poblado de la Edad del Hierro en el nudo Este de la Autopista, en el término municipal de Zaragoza. Asimismo indica que la zona de proyecto está muy alterada por la acción antrópica, y por ello no considera necesaria la realización de una prospección arqueológica intensiva.

El Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes de la Diputación General de Aragón informa que la actuación está recogida en la planificación territorial de interés metropolitano y es considerada una obra necesaria y de urgente ejecución.

El Ayuntamiento de Utebo señala que el impacto ambiental que se produce en esta intervención se encuentra asumido desde el propio Plan General de Ordenación Urbana de Utebo, por lo que, en la medida que se respeta y cumple, no hay impedimento alguno de índole ambiental. Sugiere mejorar el trazado propuesto dando solución a la incorporación a la A-68 desde Utebo con dirección a Zaragoza en el punto de enlace previsto.

El Ayuntamiento de Zaragoza manifiesta que se trata de un proyecto largamente reivindicado en Zaragoza y por los municipios de la carretera de Logroño, para derivar tráficos de paso de dicha carretera hacia la autopista A-68, lo que contribuiría a reducir la alta intensidad y siniestralidad que se registra en la misma. Indica que el trazado discurre por suelos urbanos, y que no se aprecian en principio incidencias negativas para el medio ambiente natural o áreas habitadas.

## ANEXO II

## Descripción del proyecto de trazado y sus alternativas

El proyecto de trazado considera que, básicamente, son dos las alternativas que hay que considerar en planta para la conexión entre la A-68 y la N-232, muy similares ambas en cuanto a sus afecciones sobre el medio.

La primera alternativa considerada se inicia al final de la variante de Casetas y conecta directamente con la A-68 en el punto kilométrico 289,500, partiendo de forma aproximadamente perpendicular a la N-232, dejando a la izquierda el núcleo de Utebo y a la derecha las instalaciones de CAMPSA. Esta alternativa tiene una longitud de unos 2 kilómetros, y aunque las afecciones al medio no son muy relevantes, plantea dos serios problemas: Por una parte afecta al planeamiento del término municipal de Utebo, y por otra, en cuanto a trazado, no cumple las características establecidas en la orden de estudio para una velocidad de proyecto de 100 Km/h.

Con el condicionante de ceñirse a la banda de reserva del municipio de Utebo, se plantea una segunda alternativa, que parte también del final de la variante de Casetas, discurre muy próxima a las instalaciones de CAMPSA, cruza el nuevo acceso a Monzalbarba y el ferrocarril, y conecta con la A-68 en el punto kilométrico 292,000.

Solución centro:

El proyecto de trazado elige esta segunda alternativa, denominada solución centro, señalando que la obra consiste en la conexión de la carretera N-232 y la autopista A-68 mediante una nueva vía de calzadas separadas que discurre en dirección Oeste-Este, próxima a las instalaciones de Campsa, disponiendo además de los enlaces inicial y final, de una conexión intermedia con el nuevo acceso a Monzalbarba. Incluye la obra de remodelación y ampliación del enlace este de la variante de Casetas, según las previsiones ya realizadas en la construcción de ésta y los resultados del estudio de tráfico elaborado. La longitud de la solución del proyecto de trazado es de 3.600 metros más las confluencias y bifurcaciones de ambos extremos.

Con objeto de no afectar a una zona donde los ramales de conexión con la autopista A-68 interfieren con un área en la que se proyecta la ubicación de un nuevo centro de intercambio modal ferroviario (CIM), la Dirección General de Carreteras presenta un documento complementario, en el que se estudian dos alternativas que consisten en desplazar el cruce sobre las instalaciones ferroviarias hacia el sureste y hacia el noroeste. Las dos alternativas se denominan así, sureste y noroeste, y ambas, igual que la solución presentada en el proyecto de trazado, se inician en el enlace con la carretera N-232 al final de la variante de Casetas y conectan de modo similar a aquella con el acceso a Casetas y Utebo por la CN-232 y con la variante de Casetas con bifurcación y confluencia.

**Solución sureste:**

Esta solución desplaza el cruce sobre la vía férrea unos 950 metros hacia Zaragoza, desarrollándose en toda su longitud al sur y al este del centro de intercambio modal ferroviario (CIM), sin afectarlo en absoluto, mantiene el mismo esquema que la solución del proyecto de trazado: Enlace con la CN-232, enlace con la carretera de Monzalbarba, cruce con el ferrocarril Madrid-Zaragoza y confluencia y bifurcación con la autopista A-68, y coincide con aquella hasta la D.O. 1,900 del eje 1, en las proximidades del enlace de Monzalbarba. Este enlace mantiene prácticamente sin variación su trazado en planta respecto de la solución presentada en el Proyecto de Trazado y se modifica en alzado por la repercusión del perfil longitudinal del tronco principal de la conexión, que en el proyecto de trazado sigue ascendiendo hacia el cruce sobre el ferrocarril y en la alternativa sureste descendiendo para aproximarse al terreno natural. Los cruces de los ejes 2 y 3 sobre la vía férrea Madrid-Zaragoza tampoco sufren variación. En cuanto al trazado en alzado, el tramo final del eje 1, entre sus D.O. 2,800 y 3,500, se ha proyectado aproximando la rasante al terreno natural.

**Solución noroeste:**

Esta solución desplaza el cruce sobre la vía férrea unos 2 kilómetros hacia Logroño, y tiene menos longitud total de tronco principal y ramales que la Solución Sureste. La inclusión del nuevo ramal Casetas-Zaragoza en el enlace con la carretera N-232 motiva la construcción de una nueva estructura sobre el ramal N-232-variante y el desplazamiento hacia el sur del ramal variante-Zaragoza.

A la salida del enlace (D.O. 0,900) el tronco de la conexión gira hacia el noroeste y se aproxima directamente al cruce con la vía férrea Madrid-Zaragoza que coincide con el apeadero de Utebo-Monzalbarba, actualmente en desuso.

**ANEXO III****Resumen del estudio de impacto ambiental**

El estudio de impacto ambiental del proyecto de trazado realiza una descripción del proyecto y una definición de la situación preoperacional.

Contiene un inventario del medio físico y del medio social, indicando que los suelos presentes son suelos de terraza, localizados en las márgenes de los ríos. Desde el punto de vista hidrológico, la característica principal del área es la cercanía del río Ebro, no existiendo ningún otro cauce natural en la zona. El único acuífero presente en el ámbito es el aluvial de dicho río.

La vegetación natural está escasamente representada en el área de estudio, siendo la vegetación actual mas representativa los cultivos de regadío.

La fauna de la zona está asociada al tipo de vegetación existente, de forma que las especies presentes en la actualidad poseen un alto grado de adaptación a los medios antrópicos.

El estudio indica que el entorno paisajístico del proyecto corresponde a un espacio de horizontes extensamente planos, estando dedicados la mayoría de los terrenos a cultivos de regadío, flanqueados a ambos lados por la N-232 y la A-68, y las construcciones y polígonos cercanos a las mismas, además de localizar alguna edificación aislada asociada a las explotaciones agrícolas.

El sector secundario está bien representado, debido a la presencia de la ciudad de Zaragoza, motor de la industria aragonesa, y al eje constituido por la N-232. Las principales vías de comunicación son la mencionada N-232, la A-68 y el ferrocarril de Zaragoza a Logroño.

El estudio realiza una identificación de impactos indicando los factores del medio que se ven alterados. Por otra parte, considera que las acciones del proyecto susceptibles de generar impacto sobre el medio son las siguientes:

Durante la fase de construcción: Movimiento de tierras, ocupación de suelos por las propias obras de construcción, movimientos de maquinaria pesada, eliminación de cubierta vegetal, vertidos, instalaciones auxiliares de obra, estructuras y pasos a distinto nivel. Durante la fase de funcionamiento: Circulación de vehículos, conservación propiamente dicha, aumento de la accesibilidad, presencia de la vía, generación de nuevas zonas industriales y urbanizaciones, creación de escombreras y acciones que subsistan de la fase anterior.

Conocidos tanto los factores del medio potencialmente impactados como las acciones del proyecto susceptibles de producir impactos, el estudio elabora una matriz de identificación de impactos, en donde se ordenan, por filas, los factores medioambientales, y por columnas, las acciones

impactantes, de modo que en cada casilla de cruce o elemento tipo de la matriz se indica la relación existente entre la acción del proyecto y el factor del medio.

El estudio realiza una valoración de los impactos producidos a través de una matriz en la que figuran la identificación de la relación causa-efecto, tanto en la fase de construcción como en la fase de funcionamiento, y la valoración de dichos impactos.

Las medidas correctoras y precautorias son las siguientes: riego de la traza y áreas expuestas, horario de trabajo diurno para maquinaria e instalaciones anexas, revegetación de áreas afectadas, retirada y conservación de la tierra vegetal, evitar vertidos accidentales, reducción de la superficie ocupada, reposición de servicios afectados, realización de las labores de desbroce y limpieza fuera de los períodos de cría de las especies, cerramiento de la vía y diseño de pasos bajo la autovía, entre otros.

El programa de vigilancia ambiental considera que las variables a controlar serán sobre todo la estabilidad de taludes, la superficie ocupada, la vegetación plantada y los vertidos.

El estudio concluye que el territorio sobre el que se pretende implantar la nueva vía es considerado como poco complejo desde el punto de vista medioambiental. La implantación de la carretera de conexión resultará poco agresiva con el medio ambiente. Las afecciones que se generan sobre el medio físico se compensan con los beneficios que supone sobre el medio socioeconómico. Además, la adopción de medidas correctoras aplicables al trazado ayudan a la reducción de dichas alteraciones hasta unos valores perfectamente asumibles por el medio.

El documento complementario al proyecto de trazado presenta un anejo de ordenación ecológica, estética y paisajística, donde se describe el trazado de las soluciones noroeste y sureste y la situación preoperacional.

La identificación de impactos contiene una matriz de efectos igual que la incluida en el estudio de impacto ambiental, y una matriz de valoración de los impactos.

El documento complementario indica que la solución sureste supone una afección global sobre el medio superior a la solución noroeste, debido sobre todo a su mayor longitud, mayor visibilidad, mayor afección a cauces de riego y mayor superficie afectada. A pesar de ello, considera que la diferencia entre las dos soluciones es muy pequeña.

Indica que en el análisis previo de afecciones, la solución sureste presentaba un valor negativo mayor, pero, tras la adopción de las medidas correctoras, la situación se transforma y dicha opción resulta globalmente menos agresiva sobre el entorno.

Considera que la causa fundamental de este cambio se produce en la afección de la solución noroeste sobre las zonas de suelo urbano y urbanizable de Utebo, afección que no se genera con la solución sureste, con la salvedad de lo previsto en el avance del Plan General de Zaragoza, según el cual ésta discurriría por suelos urbanizables. Considera que, si el diseño se ajusta de modo que provoque una mínima alteración, como así ha sido, y se consigue adaptar el plan parcial del sector 5 de Utebo a la vía de conexión, la valoración dada a la opción noroeste no obtendrá una valoración negativa, situándose en un valor similar a la opción sureste.

**ANEXO IV****Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental****Alegantes:**

1. Dirección General de Carreteras, Transportes y Comunicaciones de la Diputación General de Aragón.
2. Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Diputación General de Aragón.
3. Don Pascual Abós Val, Alcalde de Utebo.
4. Comisión de Urbanismo del Ayuntamiento de Zaragoza.
5. Ayuntamiento de Utebo.
6. Autopista Vasco-Aragonesa, CESA.
7. Comunidad de Regantes del Término de Almozara.
8. Asociación de Vecinos del Barrio de Monzalbarba.
9. Don Rafael Úsar Morón.
10. Doña Isabel Carbonell Aliaga.
11. Don Fructuoso Gimeno Pérez.
12. Don Pascual Gimeno Pérez.
13. Don Santiago Longás Beltrán.
14. Doña María Pilar Longás Marín.
15. Doña Mercedes Díez Francés.

16. Don Julián Hilleras Campillos.
17. Doña Gloria Hilleras Campillos.
18. Don Ángel Guía Bailera.
19. Don Emilio Rosa Miguel.
20. Doña Teodora Carbonell Aliaga.
21. Don Alfonso Ascaso Chueca.
22. Don Fernando Aliaga Longás.
23. Doña Natividad Hillera Campillos.
24. Doña Pilar Ascaso Moros.
25. Don Joaquín Pedrola Merino.
26. Don Juan Jesús Simón Casas.
27. Don Alfonso Lozano Ercilla, en nombre de «Vilella, Sociedad Anónima» de Comunidad de Bienes Hnos Ríos Barqueta, de don Emilio Muñoz Blasco, de doña María Benitez-Sidón Arias, de la entidad mercantil «Promociones Puerta Sancho, Sociedad Anónima», y de don Adolfo Barcelona Gonzalvo, como mandatario verbal de los mismos.
28. Don Zoilo Ríos Marqueta, como mandatario verbal de: Hermanos Ríos Marqueta C.B., «Zoilo Ríos, Sociedad Anónima», y don José Ángel Subirá, representante de «Las Ventas, Sociedad Limitada».
29. Compañía Logística de Hidrocarburos CLH.
30. Don Camilo Deza Villasán, en representación de don Enrique Abadía Lalanza.

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Dirección General de Carreteras, Transportes y Comunicaciones de la Diputación General de Aragón informa favorablemente el trazado correspondiente al Proyecto de Trazado en su solución Centro.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Diputación General de Aragón informa favorablemente la solución Centro.

Don Pascual Abós Val, Alcalde de Utebo, indica que la Corporación considera absolutamente necesaria la ejecución de la conexión, con lo cual el tráfico de la CN-232 se verá previsiblemente reducido de forma notable.

En la alegación se indican los perjuicios que la adopción de la Solución Noroeste conlleva para el municipio de Utebo, que son, según su Alcalde, el freno a cualquier desarrollo lineal de Utebo, el problema de implantación del cementerio municipal, la imposibilidad del crecimiento urbano hacia Zaragoza, la afección a un Sector de Suelo Urbanizable Programado con Plan Parcial aprobado provisionalmente, etc.

El Ayuntamiento solicita que se considere como única opción la contenida en el Proyecto de Trazado, por entender que es la más adecuada tanto para los intereses del Municipio como para el interés general.

La Comisión de Urbanismo del Ayuntamiento de Zaragoza indica que, tanto la Solución Noroeste como la denominada Sureste, se han estudiado en previsión de la presencia del Centro de Intercambio Modal Ferroviario (CIM), que, al estar previsto su desplazamiento hacia el oeste de su actual ubicación, interfería sobre la solución definida en el Proyecto de Trazado (solución centro).

Manifiesta que el Ayuntamiento de Zaragoza aprobó en acuerdo plenario de 30 de septiembre de 1998 el avance del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza. Dicho avance opta por no llevar a cabo la ronda norte ferroviaria. Por lo tanto, no es necesario el desplazamiento del CIM, y desaparece así la causa que impedía llevar a cabo la Solución centro.

Considera que la solución noroeste, que afecta principalmente al término de Utebo, tiene menor longitud que las otras, pero su longitud de recorrido total aumenta unos 600 metros la distancia entre Zaragoza y Casetas a través de la conexión y de la autopista A-68. Además, la solución noroeste no permite conectar con el acceso a Monzalbarba. La solución sureste es más larga que la solución centro, y la conexión con la autopista A-68 interfiere sobre el enlace de ésta con la A-II.

Concluye que la solución centro es la más adecuada, ya que presenta un trazado más directo, corresponde básicamente con la propuesta en el avance de ordenación urbana y permite conectar con el acceso a Monzalbarba.

El Ayuntamiento de Utebo manifiesta el malestar del pleno de esta Corporación ante el hecho de que se contemple como posible alternativa de trazado la denominada solución noroeste.

Autopista Vasco-Aragonesa CESA, considera que la construcción de la conexión, en cualquiera de las tres soluciones sometidas a información pública, afecta a la concesión de la autopista A-68 con diversos efectos negativos.

Realiza un análisis comparativo de las tres soluciones, indicando una serie de consideraciones. Solicita la aprobación definitiva de la solución Noroeste, la inclusión en el proyecto, para su construcción por el Ministerio de Fomento, de dos nuevos accesos directos, uno a Utebo y otro a Monzalbarba, en la A-68 y la compensación a la concesionaria por cuantos efectos negativos produzca la conexión, que sería superior con cualquiera de las soluciones centro y sur.

La Comunidad de Regantes del término de Almozara afirma que la ejecución de cualquiera de los tres proyectos, en especial el del sureste y el del centro, afecta gravemente a los propietarios de la Comunidad, así como a acequias y caminos de la misma, quedando muchos campos divididos, sin paso y sin posibilidades de riego.

En cuanto a los dos restantes proyectos de las alternativas noroeste y sureste, considera que no están detallados y que, por tanto, no se puede hacer un valoración completa de la afección de los mismos. Sugiere que, antes de que se redacte cualquiera de los proyectos de forma definitiva, sea consultada la Comunidad de Regantes.

Don Juan Jesús Simón Gracia manifiesta su oposición a las alternativas centro y sureste debido a la abundancia de infraestructuras que surcan la zona (colectores, estación de contenedores de RENFE, futura vía desde el 4.º cinturón hasta el nuevo acceso a Monzalbarba, las instalaciones de CLH CAMPESA y el futuro gasoducto a las industrias de la zona). Considera que la mejor solución de las propuestas es la noroeste.

Don Alfonso Lozano Ercilla, en nombre de «Vilella, Sociedad Anónima», de Comunidad de Bienes Hermanos Ríos Marqueta, de don Emilio Muñoz Blasco, de doña María Benítez-Sidón Arias, de la entidad mercantil «Promociones Puerta Sancho, Sociedad Anónima», y de don Adolfo Barcelona Gonzalvo, como mandatario verbal de los mismos, presenta una alegación que se articula en torno a los siguientes puntos: La enumeración de las alternativas, el desequilibrio de la distribución del tráfico entre la carretera N-232 y la autopista A-68, los problemas que plantea la alternativa Noroeste, el hecho de discurrir la alternativa Centro junto a las instalaciones de Campsa (CLH), los inconvenientes que origina en la alternativa centro la ausencia del ramal Casetas-conexión, las ventajas que se derivan de la inclusión de dicho ramal en la opción noroeste, el ahorro que supone la alternativa noroeste con relación a las otras dos, las afecciones urbanísticas en Utebo, y la velocidad de proyecto en la opción noroeste.

El alegante considera, en razón de lo indicado en su escrito, que la alternativa noroeste es la más adecuada. Propone dos nuevas alternativas, denominadas sur-uno y sur-dos. La primera partiría de la variante de Casetas, por el lado sur de la carretera N-232 siguiendo el trazado del vial previsto en el avance del PGOU de Zaragoza, hasta el cruce con el vial aeropuerto-Monzalbarba, y continuaría por el enlace de Monzalbarba con la autopista A-68 previsto en la alternativa centro o sureste. La alternativa sur-dos coincidiría con la de la alternativa anterior hasta el cruce del vial aeropuerto-Monzalbarba, pero el trazado seguiría paralelo a la carretera N-232 hasta conectar con la autopista (ronda de conexión con la carretera N-II) a la altura del barrio de Miralbuena.

Don Zoilo Ríos Marqueta, como mandatario verbal de: Hermanos Ríos Marqueta C.B., «Zoilo Ríos, Sociedad Anónima», y don José Ángel Subirá, representante de «Las Ventas, Sociedad Limitada», señala que la alternativa noroeste afecta a suelos con diversas clasificaciones, no tiene incorporación adecuada al complejo industrial-hostelero de Las Ventas y no se contempla el impacto acústico en las zonas urbanas y urbanizables del entorno.

La alternativa centro, que discurre en su mayor parte dentro del término municipal de Zaragoza, no incluye el eje 2, ramal Casetas A-68, que sin embargo sí figura en la alternativa noroeste. En cuanto a la alternativa sureste, solo se diferencia de la Centro en su mayor longitud, del orden de 1.100 metros, para salvar el CIM, por lo que es de aplicación lo señalado para la alternativa centro.

Considera que las tres alternativas indicadas, además del costo de ejecución de las obras, tienen el correspondiente a la desafección del peaje en el tramo afectado de la A-68, que probablemente supere al anterior. Propone una solución contemplada en el Avance de PGOU de Zaragoza, denominada alternativa sur.

La Compañía Logística de Hidrocarburos CLH considera que la alternativa centro pone en peligro la seguridad de la instalación de almacenamiento de la compañía, que consta de 25 grandes tanques con una capacidad de almacenamiento de 342.000 metros cúbicos. Dicha alternativa afecta al cerramiento perimetral de la instalación de almacenamiento, obligando a su retranqueo, lo que a su vez determinaría el incumplimiento de la previsión contenida en el Reglamento de Parques de Almacenamiento.

Indica su preferencia por que la Administración adopte la alternativa noroeste.