

Parrocha (Sardina de 11 a 15 centímetros de talla): 500 kilogramos.
Anchoa (Engraulis encrasicolus): 10.000 kilogramos.
Anchoa pequeña (más de 60 piezas/kilogramos y tamaño superior a la correspondiente talla mínima establecida): 2.000 kilogramos.
Mezcla o varios: 10.000 kilogramos.

En cualquier caso no podrá sobrepasar los 7.500 kilogramos el conjunto de sardina y parrocha.

Artículo 2. *Medidas específicas para la gestión de la pesquería de sardina.*

Se prohíbe la pesca de sardina en las aguas exteriores del Caladero Nacional del Cantábrico y Noroeste en las zonas y periodos siguientes:

1. Zona situada al oeste del meridiano 007° 01,8' W, desde el día 1 de febrero al 15 de abril del año 2002, ambos inclusive.
2. Zona situada al este del meridiano 007° 01,8' W, desde el día 1 de febrero al 15 de marzo del año 2002, ambos inclusive.

Artículo 3. *Puertos autorizados para el desembarque de especies pelágicas.*

Están autorizados los siguientes puertos para el desembarque de especies pelágicas:

Comunidad Autónoma del País Vasco: Fuenterrabía, Pasajes de San Pedro, San Sebastián, Guetaria, Motrico, Ondárroa, Lequeitio, Elanchove, Mundaca, Bermeo, Ciérvana y Santurce.

Comunidad Autónoma de Cantabria: Castro Urdiales, Laredo, Colindres, Santoña, Santander y San Vicente de la Barquera.

Comunidad Autónoma de Asturias: Lastres, Gijón, Avilés, Cudillero y Luarca.

Comunidad Autónoma de Galicia: Ribadeo, Foz, Burela, San Ciprián, Cillero, Cariño, Sada, La Coruña, Malpica de Bergantiños, Lage, Camariñas, Portosín, Aguiño, Riveira, Cambados, Portonovo, Bueu, Marin y Vigo.

En el caso de que se pretenda realizar el desembarque de especies pelágicas en algún puerto distinto de los mencionados, deberá previamente comunicarse esta circunstancia, con una antelación mínima de dos horas, al órgano competente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en la provincia correspondiente, así como a las autoridades pesqueras de la Comunidad Autónoma en cuyo litoral radique el puerto en cuestión.

Artículo 4. *Tallas mínimas.*

En todo caso, las tallas de las especies no podrán ser inferiores a las establecidas en el Real Decreto 560/1995, de 7 de abril, por el que se establecen las tallas mínimas de determinadas especies pesqueras.

No obstante, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CE) 2555/2001, del Consejo, de 18 de diciembre de 2001, por el que se establecen, para el año 2002, las posibilidades de pesca y las condiciones correspondientes para determinadas poblaciones y grupos de poblaciones de peces, aplicables en aguas comunitarias y, en el caso de los buques comunitarios en las demás aguas donde sean necesarias limitaciones de capturas, en el caso del jurel (*Trachurus* spp.) se admitirá un 5 por 100 en peso y en cómputo total, con talla comprendida entre 12 y 15 centímetros. Al ser la cuota de jurel asignada a España para 2002, en las divisiones CIEM VIIIc y IX de 30.932 TM, la cantidad total admitida de jurel de talla comprendida entre 12 y 15 centímetros, es de 1.546,6 TM. A los efectos del control de esta cantidad, se aplicará el coeficiente 1,2 al peso de los desembarques.

A efectos de control y gestión de esta cuota, las correspondientes Federaciones Provinciales de Cofradías de Pescadores, remitirán a la Secretaría General de Pesca Marítima, antes del día 15 de cada mes, la información relativa a las cantidades de jurel de talla comprendida entre 12 y 15 centímetros capturadas durante el mes anterior.

Artículo 5. *Formalización de los documentos.*

Los capitanes de los buques despachados para la pesca de cerco deberán cumplimentar el «Diario de pesca» de la Unión Europea, asimismo, los de los buques que capturen especies sometidas a TACs y Cuotas deberán formular, en base a la misma reglamentación, la correspondiente Declaración de desembarque, documentos ambos en los que se reflejarán las capturas de las especies reguladas en la presente orden; todo ello de acuerdo con lo establecido en los artículos 33 y 34 de la ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado y en los Reglamentos (CEE) 2847/93 del Consejo y 2807/83 de la Comisión.

Artículo 6. *Verificación de desembarques.*

El órgano competente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en el litoral verificará la coincidencia entre las cantidades declaradas y las realmente desembarcadas.

Artículo 7. *Infracciones y sanciones.*

Las infracciones a lo establecido en la presente Orden, serán sancionadas con arreglo a lo dispuesto en la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 25 de enero de 2002.

ARIAS CAÑETE

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

1845 *RESOLUCIÓN de 19 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el subtramo Maçanet de la Selva-Fornells de la Selva, del estudio informativo «Duplicación de calzada N-II p.k. 682.000 al p.k. 709.600. Tramo: Tordera-Fornells de la Selva», de clave EI.1-E-96, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 15 de noviembre de 1996, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Duplicación de calzada N-II, p.k. 682,000 al p.k. 715,000. Tramo: Tordera-Fornells de la Selva» 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 30 de abril 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, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 8 de septiembre de 1998.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 29 de junio de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General

de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

Con fecha 6 de junio de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió un escrito a la Dirección General de Carreteras en el que se detallaban una serie de deficiencias del estudio de impacto ambiental, solicitando su corrección y complemento para poder formular la declaración de impacto ambiental.

En agosto de 2000 la Dirección General de Carreteras remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un segundo estudio de impacto ambiental.

En junio de 2001 la Dirección General de Carreteras remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, como respuesta al ajuste de trazado pedido por ésta Dirección General, una modificación de trazado para el tramo I, que posteriormente es excluido de la presente declaración de impacto ambiental.

Con fecha 13 de julio de 2001 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras un nuevo análisis ambiental de las alternativas consideradas teniendo en cuenta la autopista de peaje de la Generalidad de Cataluña C-32 de Palafrúls a la Costa Brava, incluyendo también la opinión al respecto del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña y de los ayuntamientos afectados por posibles modificaciones de trazado respecto al estudio informativo, en especial el de Blanes, con objeto de introducir la citada información en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 17 de octubre de 2001 la Dirección General de Carreteras notifica el inicio de un nuevo estudio en el tramo Tordera Maçanet de la Selva y solicita la declaración de impacto ambiental del subtramo Maçanet de la Selva-Fornells de la Selva.

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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre Subtramo Maçanet de la Selva-Fornells de la Selva del estudio informativo «Duplicación de calzada N-II p.k. 682.000 al p.k. 709.600, Tramo: Tordera-Fornells de la Selva».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente: Estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública y completado el análisis ambiental con visita a la zona de proyecto, se considera que, entre las soluciones contempladas en el estudio informativo para los tramos II y III, la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente es la constituida por las alternativas Sils 1 y Tordera 1 respectivamente.

En el tramo II, riera de Torderola-cruce N-II con GE-673, la alternativa Sils 1, que consiste en la duplicación de la carretera existente, por su menor afección a los elementos del medio físico: Vegetación, fauna, paisaje. Asimismo, evita la fragmentación del territorio y los efectos indirectos e inducidos de la apertura de un nuevo corredor. Los efectos socioeconómicos negativos que origina son análogos a los que produce en el tramo III, sin alcanzar niveles que superen las ventajas de elegir esta alternativa, dada su menor afección al medio natural.

En el tramo III, cruce N-II con GE-673-inicio variante de Girona, la alternativa Tordera 1, duplicación de la carretera existente, que al igual que en el tramo anterior, produce una menor afección a los elementos del medio físico: Vegetación, fauna y paisaje. Evita la fragmentación del territorio y los impactos indirectos e inducidos de la apertura de un nuevo corredor.

En consecuencia, para la realización de la solución constituida por las alternativas Sils 1+Tordera 1, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en

lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

Primera. *Adecuación ambiental del proyecto.*—La solución indicada deberá adaptarse en el proyecto de construcción de acuerdo con los siguientes criterios:

Tramo II. Riera de Torderola - cruce N-II con GE-673: Alternativa Sils 1.

Con objeto de no afectar al Espacio de Interés Natural Estany de Sils, la duplicación de calzada, entre los pp.kk. 14+200 y 15+200 se realizará por la margen derecha de la carretera N-II. En este tramo no se llevará a cabo ninguna actuación relacionada directa o indirectamente con el proyecto (vías de servicio, áreas de instalaciones, circulación de maquinaria, etc.) en la margen izquierda de la actual carretera. Dado que en la margen derecha de la actual carretera se encuentra el espacio denominado Riera de Santa María-Plá de San Sebastián, carente de protección legal y actualmente degradado por cultivos arbóreos, pero que constituye su continuación natural como zona húmeda y es una franja de protección para el espacio protegido Estany de Sils, las actuaciones exigidas en la condición 3 se ejecutarán de forma que se minimice la afección espacial.

En el cruce sobre la riera de Santa María (p.k. 14+900), asociada al Espacio de Interés Natural Estany de Sils, se proyectará una estructura en sustitución de la obra de drenaje prevista, de acuerdo con lo establecido en la condición 2, y se ejecutará el tablero de forma que se minimice la afección directa o indirecta al cauce del río.

Con objeto de afectar lo menos posible a las viviendas y otras edificaciones situadas en las proximidades de la carretera la mediana en todo el tramo será la «sección tipo estricta con vías de servicio» prevista en el estudio informativo que se corresponde con la anchura mínima de mediana que establece la Norma 3.1-IC.Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

Tramo III. Cruce N-II con GE-673-Inicio variante de Girona: Alternativa Tordera 1.

En el cruce del río Onyar (p.k. 22+000) se proyectará una estructura en sustitución de la obra de drenaje prevista, de acuerdo con lo establecido en la condición 2.

Con objeto de afectar lo menos posible a las viviendas y otras edificaciones situadas en las proximidades de la carretera, la mediana en todo el tramo será la «sección tipo estricta con vías de servicio» prevista en el estudio informativo que se corresponde con la anchura mínima de mediana que establece la Norma 3.1-IC.Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

Segunda. *Protección y conservación de los suelos y vegetación.*—Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. 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 los 2 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 incluyendo, en caso que sea necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios para las fases de obras y explotación, especialmente en las áreas en las que la infraestructura discurre próxima al espacio natural protegido Estany de Sils y en las próximas a manchas de bosque autóctono. El citado proyecto incorporará las medidas de prevención y extinción de incendios previstas en los Decretos 64/1995 y 130/1998, de 7 de marzo y 2 de mayo, respectivamente, de la Generalidad de Cataluña. El citado plan incluirá, entre otras, las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental, como son la limpieza periódica del sotobosque en la franja alemana a la infraestructura, el establecimiento de puntos de acceso y depósitos de agua, la señalización de riesgo de incendios, etc. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes en desmonte y terraplén especies autóctonas de baja inflamabilidad, de forma que se dificulte el inicio y propagación del fuego.

Para la fase de obras, el plan de prevención y extinción de incendios será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará

especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra.

Con objeto de afectar en la menor medida posible a la vegetación de ribera de la riera de Torderola (p.k. 8+850 de la alternativa Sils I, en el tramo II), la riera de Santa María (p.k. 14+900 de la alternativa Sils I, en el tramo II) y el río Onyar (p.k. 22+000 de la alternativa Tordera I, en el tramo III), se dispondrán estructuras en lugar de las obras de drenaje previstas. Estas estructuras se proyectarán de forma que no se sitúen pilas en el interior de los cauces y que los estribos queden a una distancia mínima de 10 m de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido en la condición 3. Las obras de paso sobre los arroyos, barrancos y rieras se proyectarán de forma que la afeción a la vegetación de ribera, cuando esta exista, se limite estrictamente a la franja de ocupación de la carretera.

Se minimizará la afeción 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 los caminos existentes.

Tercera. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.*—Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Agencia Catalana del Agua, las medidas expuestas a continuación:

1. Con objeto de no afectar significativamente a los cursos naturales de agua interceptados, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

2. El proyecto de construcción incluirá una cámara o balsa de retención, decantación y desengrasado para las aguas de drenaje de la carretera en la zona de cruce de la riera de Santa María. La citada valoración se realizará en coordinación con el organismo de la Generalidad responsable de la gestión de los espacios protegidos. En el caso de la riera de Santa María los dispositivos de retención se ubicarán en la margen derecha de la nueva infraestructura, la más alejada del límite del espacio protegido, y deberán recoger tanto las aguas de drenaje de la carretera actual como las de la nueva infraestructura en todo el tramo próximo al límite del espacio natural protegido (desde aproximadamente p.k. 14+500 hasta el cruce con la vía del tren). Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de los cauces.

3. El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985 de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2, sobre protección de la vegetación ribera. Las pilas, si fuesen necesarias, se colocarán fuera de los cauces.

4. Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria 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, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no igualan o sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Agencia Catalana del Agua.

5. En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa estatal aplicable y la Ley 6/93, de 15 de julio, de la Generalidad de Cataluña.

Cuarta. *Protección de la fauna.*—Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellas y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán éstos para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas corrugadas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal, se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

En la zona de Estany de Sils, identificada en el estudio de impacto ambiental como corredor local de fauna, la permeabilidad que ofrece la

estructura exigida en la condición 1 deberá completarse con la instalación de pasos específicos para anfibios en el área que la nueva autovía discurre próximo a la zona húmeda que constituyen los Estany de Sils (pp.kk. 13+500-15+200), considerando siempre la actual permeabilidad de la carretera actual.

El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a enlaces, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada. En el tramo II, entre los pp.kk. 13+500 y 15+200 donde el trazado intercepta el corredor natural formado por los Estany de Sils y una de las rieras que lo alimentan, la riera de Santa María, el vallado habitual deberá reforzarse con un valla totalmente opaca de plástico, madera tratada u hormigón, con una altura de 40 cm.

El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, entre los pp.kk. 13+500 y 15+200 (tramo II) incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados del citado seguimiento se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

Quinta. *Protección contra el 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 que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las zonas de viviendas y edificaciones situadas en las proximidades de la actual carretera N-II.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Además de las medidas correctoras habituales de protección acústica como instalación de pantallas acústicas o caballones de tierra, en las viviendas diseminadas próximas a la traza que pudiesen verse afectadas, podrán acordarse con los propietarios medidas de protección consistentes en el acondicionamiento de las viviendas, tales como recrecimiento y acondicionamiento del cerramiento de los jardines, doble acristalamiento u otras.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes, teniendo en cuenta los tramos horarios y los valores guía establecidos por la Resolución del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña de 30 de octubre de 1995:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-22 horas) menor que 65 dB (A).
Leq (22 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (7 horas-22 horas) menor que 70 dB (A).
Leq (22 horas-7 horas) menor que 60 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-22 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (22 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura y en el suelo urbano consolidado.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de sea considerado por éstos, de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En caso de que el ruido de fondo inicial, en los lugares donde deba respetarse, supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán incrementar hasta en 3 dB (A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las siete horas en el entorno de los núcleos o zonas habitadas, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Por su parte, el proyecto de construcción deberá definir los recorridos de la maquinaria y de los vehículos pesados, así como el emplazamiento de las instalaciones de obra y demás zonas de ocupación temporal, de forma que se minimice el impacto acústico sobre la población y la fauna. En este sentido, tal como establece el estudio de impacto ambiental, el tráfico de vehículos pesados deberá alejarse de las zonas urbanas.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de las medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad previstos en esta condición.

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

Sexta. Medidas de protección del patrimonio cultural.—En coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención a las zonas siguientes:

Tramo II, entorno del p.k. 18+000 de la alternativa Sils 1: Yacimiento arqueológico de Can Panea, LS-93.

Tramo III, entorno del p.k. 20+000 de la alternativa Tordera 1: Yacimiento arqueológico Can Geli, LS 36-37.

Aunque en el estudio informativo no se mencionan vías pecuarias en el ámbito del estudio, en el proyecto de construcción se recogerá la reposición de las vías pecuarias que pudiesen quedar afectadas. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Generalidad de Cataluña, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

Séptima. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Durante la construcción y explotación de la nueva autovía se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de caminos rurales, vías pecuarias, infraestructuras de riego y demás servicios afectados, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

Octava. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—Dado que en el estudio de impacto ambiental no figura el balance de tierras ni un análisis ambiental de posibles vertederos, con anterioridad a la aprobación del proyecto de construcción, se realizará un estudio del balance de tierras contemplando la posibilidad de reutilización de los materiales extraídos. Caso de ser necesarios vertederos, el citado estudio contendrá un inventario de las canteras abandonadas, recabando información de la Sección de Restauración de Actividades Extractivas del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, así como de las zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la

ubicación de los vertederos en estos emplazamientos. Como resultado de dicho estudio se planteará una zonificación (a escala mínima 1:5.000) del territorio potencialmente receptor en niveles de idoneidad ambiental para su utilización como vertedero.

El proyecto de construcción incorporará, además, una cartografía de las zonas de exclusión de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de bosque autóctono, suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como áreas de elevado valor ecológico y paisajístico. El emplazamiento final de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares de obra, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Se utilizarán como zonas de préstamos para extracciones de áridos canteras en explotación debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados (Ley 12/1981 y Decreto 343/1983, de la Generalidad de Cataluña).

Las zonas de vertederos permanentes vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual. Asimismo, en el proyecto vendrán localizadas las zonas de préstamos y las de instalaciones auxiliares.

Novena. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares. En el caso de quedar fragmentos de la carretera actual fuera de servicio, éstos deberán ser levantados y restaurados.

Se deberá prestar especial atención a los cruces sobre el río Onyar y sobre las rieras de Torderola y de Santa María.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de sus implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea 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.

En todo caso la restauración morfológica se llevará a cabo con formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo a los que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá que venir convenientemente especificada en el proyecto.

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

Décima. Seguimiento y vigilancia.—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, para las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de

su emisión. Para ello el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección 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 protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, 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:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe visado por el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza de la Generalidad de Cataluña, sobre el estado y eficacia de los pasos de fauna, sobre la suficiencia de los mismos para minimizar el efecto barrera y sobre el estado y eficacia de los portillos de escape referidos en la condición 4. El informe reflejará la siniestralidad por atropello de la fauna. Asimismo, el informe incluirá, en su caso, una propuesta de medidas complementarias a realizar.

Informe sobre los niveles de ruido existentes en las áreas a las que se refiere la condición 5 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 paisajística de la obra y defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 9 y, en su caso, reposición de marras realizada.

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.

Undécima. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos.

Medidas relativas a la protección y conservación de vegetación y suelos a la que se refiere la condición 2, trazado de los caminos de obra proyectados y plan de prevención y extinción de incendios para las fases de obra y explotación.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico incluyendo: proyecto de tratamiento de las aguas residuales; proyecto de dispositivos para depurar aguas de escorrentía y retener posibles vertidos accidentales; 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; y programa de seguimiento analítico de las aguas; todo ello de acuerdo con lo establecido en la condición 3.

Proyecto de pasos y adecuación de drenajes, cerramientos y estructuras de escape, todo ello con localización, planos y presupuesto de los mismos, de acuerdo con lo exigido en la condición 4.

Estudio de ruido y proyecto de medidas de prevención de las afecciones por ruido a que se refiere la condición 5.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, a que se refiere la condición 6.

Inventario de canteras abandonadas, estudio del balance de tierras y, en su caso, análisis ambiental de los posibles vertederos provisionales o definitivos, así como zonificación a escala 1:5000 del territorio potencialmente receptor. Cartografía zonas de exclusión y emplazamiento final de zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares de obra, todo ello de acuerdo con la condición 8.

Proyecto de medidas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra a que se refiere la condición 10

Duodécima. *Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.*—Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa seleccionada en la presente declaración de impacto ambiental, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del Órgano Ambiental de la Comunidad Autónoma.

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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 19 de diciembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Tanto la relación de consultados como el contenido ambiental de las contestaciones recibidas se refieren a la totalidad del estudio informativo, es decir, al tramo Torderá-Fornells de la Selva.

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente (Madrid)	X
Confederación Hidrográfica del Ebro (Zaragoza)	X
Gobierno Civil (Girona)	X
Gobierno Civil (Barcelona)	-
Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca. Generalidad de Cataluña (Barcelona)	X
Departamento de Cultura. Generalidad de Cataluña (Barcelona)	-
Junta de Aguas. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña (Barcelona)	X
Diputación Provincial (Barcelona)	-
Diputación Provincial (Girona)	X
Consejo de Investigación y Desarrollo, CSIC (Barcelona)	X
Instituto de Ecología Acuática (Girona)	-
Instituto de Ecología Urbana (Girona)	-
Cátedra de Ecología. Facultad de Biología (Barcelona)	-
Departamento de Ciencias Ambientales (Girona)	-
Departamento de Biología. Sección Botánica (Girona)	-
CODA (Madrid)	-
FAT (Madrid)	-
AEDENAT (Madrid)	-
ADENA (Madrid)	-
SEO (Madrid)	-
DEPANA (Madrid)	-
Fundación Carles Pi i Suñer de Estudis Autònomic (Barcelona)	-
Ayuntamiento de Girona (Girona)	X
Ayuntamiento de Fornells de la Selva (Girona)	X
Ayuntamiento de Riudellots de la Selva (Girona)	X
Ayuntamiento de Caldes de Malavella (Girona)	X
Ayuntamiento de Vidrieres (Girona)	-
Ayuntamiento de Masanet de la Selva (Girona)	-
Ayuntamiento de Sils (Girona)	X
Ayuntamiento de Torderá (Barcelona)	-
Ayuntamiento de Barcelona	-

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza manifiesta que el trazado propuesto para las diferentes alternativas interfiere con 45 lugares representativos de 16 hábitats recogidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE, siendo algunos de ellos prioritarios, como es el caso de los bosques aluviales residuales.

Indica la necesidad de estudiar la interferencia o posible interferencia con diversos enclaves de interés: El humedal Estany de Sils, la Roureda de Tordera, el humedal Estany de Torder y el enclave Turons de Maçanet.

Por otra parte, constata la presencia de tres especies clasificadas como «En peligro» (*Myotis capaccini*, *Ardeola ralloide* y *Pandion haliaetus*), cinco «Vulnerables» (*Myotis myotis*, *Rhynolophus euryale euryale*, *Rhynolophus hipposideros minimus*, *Ardea purpurea*, *Circus aeruginosus* y *Emys orbicularis*) y cuatro «Raras» (*Anas querquedula*, *Nycticorax nycticorax* y *Tadorna tadorna*) en el Libro Rojo de los Vertebrados Españoles (1992), además de 12 especies de aves incluidas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE relativa a la conservación de las aves silvestres.

No se detectan en la zona especies de flora protegida.

El Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Dirección General de Medio Natural de la Generalidad de Cataluña señala que el proyecto puede producir graves afecciones a los sistemas naturales y agrícolas por lo que, previsiblemente, puede aparecer una cierta oposición social por parte de asociaciones de sectores agrarios y forestales afectados y grupos ecologistas de la zona. Por ello, propone fomentar el debate y la participación pública para alcanzar el máximo consenso social posible.

Propone utilizar el máximo número posible de tramos de carretera actual con objeto de disminuir la superficie afectada por el proyecto.

Indica que el trazado corta en perpendicular los corredores que unen los espacios protegidos situados al este, en la Cordillera Litoral Catalana (Massís de Cadiretes, Les Gavarres), con los del centro de la depresión de la Selva (Turons de Maçanet, Riera d'Arbúcies, Riera de Santa Coloma,

Estany de Sils, Volcá de la Crosa) y los situados al oeste, en la Cordillera Prelitoral (Montseny) y en el Sistema Transversal (Les Guilleries), por lo que se deberán analizar con detalle los puntos donde se concentran las conexiones biológicas, en especial, los cursos de aguas permanentes o temporales.

Señala la necesidad de evitar la afección a los espacios protegidos (Espacio de Interés Natural Estany de Tordera y Espacio de Interés Natural Estany de Sils).

Por otra parte, establece una serie de medidas genéricas a incorporar al estudio de impacto ambiental para minimizar los impactos.

Indica la posible afección al Monte núm. Gi-17015 «Mas Cunill» en el término municipal de Maçanet de la Selva.

La Junta de Aguas informa favorablemente el descarte del corredor número 3 por las importantes afecciones que produciría en la red hidrográfica en la zona comprendida entre Caldes, Cassá y Fornells. Solicita que en el estudio de la traza de las opciones 1 y 2, las obras de fábrica sobre los cauces públicos se dimensionen para evacuar los caudales punta correspondientes a un período de retorno de quinientos años.

La Diputación de Girona señala la necesidad de incorporar en el estudio de impacto ambiental medidas que permitan la integración del nuevo viario, implantación de pantallas acústicas, así como las destinadas a garantizar la permeabilidad transversal. Indica la necesidad de estudiar los puntos del territorio que presentan características como corredores biológicos, especialmente la sierra de Marina y los ríos principales (Tordera y Onyar).

Además indica que deben tenerse en cuenta los planes especiales de protección de los espacios naturales afectados.

El Ayuntamiento de Girona solicita, en el caso de desdoblarse la N-II a su paso por el término municipal de Girona, que se mantenga el actual trazado como vial en una sola dirección y construir, más al este, un nuevo vial. No acepta el desdoblamiento de la N-II hacia el oeste para preservar la zona inundable del lecho del río Onyar y la llanura agrícola.

El Pleno del Ayuntamiento de Fornells de la Selva desestima la propuesta número 3 por ser la que mayor impacto ambiental ocasiona y acepta el desdoblamiento de la N-II única y exclusivamente hasta la entrada del municipio por el lado sur.

El Ayuntamiento de Riudellots de la Selva considera más idóneos desde el punto de vista ambiental los trazados números 1 y 2.

El Ayuntamiento de Sils muestra su disconformidad con cualquiera de los corredores propuestos en el estudio informativo, por las afecciones al municipio de Sils. Propone como única opción viable la ampliación de la N-II con carriles adicionales, teniendo en cuenta que esta vía habrá de desplazarse a Levante a partir del cruce con la carretera comarcal 253, por ser zona protegida por el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN).

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

El estudio informativo analiza comparativamente las alternativas de trazado para la duplicación de la N-II en el tramo Tordera-Fornells de la Selva desde los puntos de vista funcional, constructivo, ambiental, económico y social.

Se estructura en dos fases. La primera, fase A, tiene por objeto caracterizar y valorar el territorio así como definir y evaluar los corredores susceptibles de albergar alternativas de trazado. Se definen tres corredores. El corredor 1 aprovecha la actuación prevista para conectar las autopistas A-19 y A-7, discurriendo próximo a la actual carretera N-II. El corredor 2 continúa en la misma dirección que la autopista A-19, discurriendo entre los torrentes de Mas Mora y del Gall, y se une al corredor 1 a la altura de Vidrieres. El corredor 3, el más oriental y alejado de los viales existentes, discurre sobre la riera de Sant Daniel y al este de Vidrieres y de Caldes de Malavella.

En la fase B se analizan y comparan, desde diversas ópticas (funcional, económica, rentabilidad, medio ambiente, etc.) las alternativas de trazado dentro de los corredores determinados en la fase A.

El estudio se divide en tres tramos en función de las características del terreno y de la carretera N-II, y en cada uno se plantean diferentes alternativas de trazado. El tramo I no es objeto de la presente declaración de impacto ambiental. Para los tramos II y III el estudio contempla tres y dos alternativas, respectivamente. También contempla dos uniones con la autopista A-7 en el peaje de Maçanet.

Tramificación:

Tramo II: Desde la riera de Torderola en el cruce con la N-II, hasta la conexión de esta carretera con la GE-673 a Caldes de Malavella.

Tramo III: Desde la unión de la N-II con la GE-673 al enlace sur de Girona.

En el tramo II se plantean tres alternativas: Tordera 1, Estany y Sils 1; las dos primeras como autovías de nuevo trazado y la última como duplicación de la actual N-II, aprovechándola cuando es posible y mejorando su trazado.

La alternativa Tordera 1 discurre en dirección norte paralela a la N-II hasta casi el final del tramo. El trazado es muy suave en planta y alzado e incluye un falso túnel de 440 metros. La longitud es de 10.750 metros.

La alternativa Estany coincide en su inicio y final con la alternativa Tordera 1, y en el tramo intermedio discurre por el este de la N-II sin cruzarla en ningún momento. La longitud es de 10.760 metros.

La alternativa Sils 1 es una duplicación de la N-II con radios mínimos de 500 metros y pendientes máximas del 4 por 100. La longitud de esta alternativa es de 11.350 metros.

En el tramo III se plantean dos alternativas: Tordera 1 y Sils 2, la primera de ellas como duplicación de la N-II, con vías de servicio, supresión de intersecciones y remodelación de enlaces; la segunda como nuevo trazado por el oeste de la N-II. En ambos casos el radio mínimo es de 500 metros y la pendiente máxima del 1,4 por 100.

Además, se plantea un ramal de conexión de la autovía en estudio con la autopista A-7 en el peaje de Maçanet de la Selva, con dos posibles trazados: Unión 1 de 2.790 m y Unión 2 de 4.422 metros.

Para la comparación de alternativas el estudio realiza un estudio de rentabilidad económica y una evaluación funcional y ambiental. Se realiza un análisis multicriterio que cuantifica y pondera los criterios funcionales, territoriales y urbanísticos, ambientales y técnicos. Como resultado de los mismos se considera que la mejor alternativa para los tramos objeto de declaración de impacto ambiental es la compuesta por los tramos Estany + Tordera 1, con la Unión 1 con la autopista A-7.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental se ajusta en su estructura a lo requerido en el Real Decreto 1131/1988.

El estudio de impacto ambiental, al igual que el estudio informativo, se estructura en dos fases. Para la fase A se delimita una banda de estudio, de anchura variable, entre 11 y 12,5 km, paralela a la actual N-II. En la fase B se delimita una banda de 1 km de anchura con eje en el trazado de cada alternativa.

En la fase A, el procedimiento de obtención, análisis, cartografiado y procesamiento de datos se divide en cuatro fases o niveles sucesivos. En el nivel 4 se realiza la recopilación, análisis y cartografiado de datos básicos. La información recogida en esta fase (topografía, geología, hidrogeología, vegetación, espacios de interés natural, fauna, paisaje, patrimonio histórico-artístico, planeamiento y usos del suelo) se presenta a escala 1:50.000.

En el nivel 3 se realiza una clasificación de los aspectos analizados en la fase anterior en función de su valor de conservación (Valor Bajo, Medio o Alto).

En el nivel 2 se realiza una síntesis de los aspectos del nivel anterior en cuatro planos de protección (protección física, ambiental, cultural y territorial). Dicha síntesis se realiza también en función de los anteriormente citados niveles de conservación.

En el último nivel (nivel 1) se incluye un único plano de síntesis, a partir del cual se diseñan las alternativas o corredores y se realiza una pequeña valoración de los mismos desde los puntos de vista ambiental y de diseño.

En la fase B el estudio comienza describiendo las alternativas, de acuerdo con la tramificación descrita en el anexo II, y los tramos de unión.

A continuación, el estudio aborda el análisis de los medios físico, biológico y socioeconómico dentro del apartado denominado inventario ambiental. Las variables analizadas son: geología y geotecnia, hidrogeología, climatología, vegetación, fauna, espacios naturales protegidos, paisaje, clasificación urbanística, el espacio agrario, demografía y distribución espacial de la población.

Dentro de los tramos objeto de declaración de impacto ambiental destaca el espacio protegido «Estany de Sils» incluido en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN).

El resto del territorio corresponde a una sucesión de zonas de cultivos entre las que se intercalan manchas boscosas, viviendas dispersas y urbanizaciones.

Tras la descripción de las variables el estudio realiza una identificación y valoración de las afecciones asociadas al proyecto tanto en la fase de obras como en la de funcionamiento, de acuerdo con la tramificación establecida.

La afección más importante en los dos tramos objeto de declaración se produce en la zona de mayor interés anteriormente señalada: el espacio «Estany de Sils», al afectarlo la alternativa Tordera 1 en el tramo II.

En relación con la hidrología superficial, la alternativa Tordera 1, en el tramo II, sería la más impactante puesto que modifica el cauce de un arroyo en un tramo de unos 500 m de longitud. No obstante, el estudio califica de moderado el impacto, al proponer la sustitución del terraplén por un viaducto. En el tramo III las alternativas cruzan transversalmente los cauces, por lo que el impacto es calificado de compatible.

En cuanto a la hidrogeología, las afecciones se cuantifican en función de la superficie de afección a zonas de alto valor hidrogeológico. Las alternativas, Tordera 1 del tramo II y Sils 2 del tramo III tendrían un impacto moderado. El impacto de las restantes alternativas se califica de compatible.

No se prevén impactos relevantes de contaminación acústica durante la fase de obras. El estudio modeliza los niveles de emisión sonora previsible en la fase de funcionamiento para cada una de las alternativas y concluye calificando el impacto como compatible ya que se afecta un bajo número de viviendas.

El estudio realiza un cálculo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera tras la puesta en funcionamiento de la autovía, calificándose el impacto de moderado para todas las alternativas.

En cuanto al medio socioeconómico, el estudio valora las afecciones a los usos del suelo, a los espacios naturales protegidos -donde el único impacto corresponde a la intercepción del espacio protegido «Estany de Sils» por la alternativa Tordera 1 en el tramo II, calificado de severo-, a la población, al patrimonio histórico-artístico y al paisaje.

En el análisis y comparación de alternativas el estudio selecciona como más adecuadas desde el punto de vista ambiental las siguientes:

Tramo II: Se descarta la alternativa Tordera 1 por su afección al espacio protegido de los Estany de Sils. De las dos otras alternativas, el Estudio considera que la Sils 1 tiene menor impacto sobre el medio natural, pero estima que el valor ambiental del medio afectado es escaso, por lo que selecciona como menos impactante la alternativa Estany.

Tramo III: Se considera más adecuada la alternativa Tordera 1.

Conexiones de la duplicación de la N-II con la A-7: Se considera más adecuada la Unión 1 por presentar menor longitud y afectar a zonas de escaso valor ambiental.

El estudio propone medidas correctoras a los impactos e incluye un programa de vigilancia ambiental.

No se estudia la necesidad, ubicación e impactos de los vertederos, parques de maquinaria e instalaciones auxiliares.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Se han presentado 55 alegaciones durante el período de información pública para la totalidad del tramo sometido a información pública: Tordera-Fornells de la Selva.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones en el tramo objeto de declaración de impacto ambiental:

La Dirección General de Carreteras de la Generalidad de Cataluña para el tramo II propone una solución intermedia entre la propuesta y un desdoblamiento de la N-II, consistente en el aprovechamiento de la carretera actual en la primera parte del tramo y un trazado nuevo en la segunda parte del mismo. En el tramo III se muestra de acuerdo con la solución elegida.

La Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico concluye que la mejor alternativa es la constituida por Sils 1 + Tordera 1 y pide la inclusión en el proyecto constructivo de una serie de medidas correctoras, que detalla.

Respecto a la solución propuesta en el estudio informativo, solicita la duplicación de la actual N-II en el tramo II en vez de una carretera de nueva construcción, por tener menos impacto ambiental.

El Consell Comarcal del Maresme considera la alternativa escogida como la más adecuada aunque cree necesario un buen desarrollo de los proyectos y estudios concretos para definir el trazado menos impactante.

El Consell Comarcal de la Selva da apoyo a la propuesta presentada por los Ayuntamientos de Vidreres, Sils y Maçanet de la Selva y pide que se mantenga el carácter gratuito de la N-II.

El Ayuntamiento de Maçanet de la Selva indica que la actuación prevista en el estudio informativo representa una mejora sobre la situación actual aunque opina que el enlace de conexión con la autopista de peaje está mal resuelto y afecta a industrias de la zona. Pide su remodelación.

Muestra su conformidad con el trazado previsto y reitera la urgente ejecución de las obras.

El Ayuntamiento de Vidreres refiere sus alegaciones a la fase A del estudio informativo y pide un estudio serio que justifique descartar la duplicación de la actual N-II cuando menos en el término de Vidreres. Recoge las inquietudes de los propietarios afectados.

El Ayuntamiento de Caldes de Malavella considera necesario completar el nudo de Franciac E-24. Propone modificar el enlace E-22 de conexión con la carretera GI-633 y mantener la continuidad de los caminos entre E-21 y E-22, así como efectuar la salida entre Caldes de Malavella y Vidreres en el p.k. 13+500.

Asimismo, propone respetar, si fuese posible, las masías existentes junto a la traza y los yacimientos arqueológicos detectados en la fase A, «Can Geli» y «Can Panea».

ERC, Grupo Municipal Caldes de Malavella propone duplicar la actual N-II dentro del término de Caldes de Malavella, así como ir en túnel siempre que sea posible para disminuir los impactos visuales, garantizar las entradas y salidas y reponer caminos. También propone remodelar el núcleo de Franciac.

El Ayuntamiento de Sils promueve la petición conjunta con varios ayuntamientos (Santa Coloma de Famers, d'Angles, de Ruidarenes, de la Vall d'en Bas) de un enlace con la C-253. Propone como única alternativa el desdoblamiento de la N-II.

El Grup Municipal Independents de Sils solicita la duplicación del trazado actual en los municipios de Maçanet y Sils.

El Ayuntamiento de Aiguaviva hace observaciones para la reposición de un camino vecinal en el proyecto de construcción, tratar la mediana para evitar deslumbramientos e incorporar iluminación nocturna.

El Ayuntamiento de Fornells de la Selva pide que el proyecto de desdoblamiento de la N-II contemple las obras complementarias de accesos y desvíos para que Fornells no quede descolgado del eje básico que es la N-II.

La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Girona valora positivamente la solución global propuesta, pide un enlace con la C-253 y que se desafecten los terrenos que atraviesa la actual N-II.

1846

RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-III. Tramo: Variante entre la M-40 y la zona de Arganda-Perales de Tajuña. Actuaciones en la N-III. Madrid», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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.

Por Resolución de 29 de octubre de 1998 (BOE 5/12/1998), la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental formuló la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-III. Tramo: Variante entre la M-40 y la zona de Arganda-Perales de Tajuña» de la que se excluyó la «Actuación sobre la N-III», al no contar con el preceptivo estudio de impacto ambiental.

Con fecha de 15 de abril de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió un documento en el que se analizan varias alternativas y realiza un estudio de impacto ambiental de la actuación excluida de la Resolución antes referida, denominándola «N-III. Tramo: Variante entre la M-40 y la zona de Arganda-Perales de Tajuña. Actuaciones en la N-III. Madrid».

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 28 de diciembre de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 24 de febrero de 2001 (con fecha 28 de febrero de 2001 se publicó una corrección de errores del mencionado anuncio).

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de julio de 2001, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto 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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por 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 los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-III. Tramo: Variante entre la M-40 y la zona de Arganda-Perales de Tajuña. Actuaciones en la N-III. Madrid».

Declaración de impacto ambiental

En la zona objeto de la presente actuación, la N-III es, entre los puntos kilométricos 14,250 y 20,000, el límite del «Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama», y discurre por su interior entre los puntos kilométricos 20,000 y 22,000. En esta zona, el mencionado espacio también está declarado como Zona de Especial Protección para las Aves denominada «Cortados y cantiles de los ríos Manzanares y Jarama» (ES0000142) y está propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria denominado «Vegas, cuevas y páramos del sureste» (ES3110006). Las alternativas planteadas en el estudio informativo presentan distintas soluciones para aumentar el nivel de servicio actual de la N-III. De acuerdo con lo señalado en el estudio de impacto ambiental, la única solución que no ocupa terrenos pertenecientes al espacio protegido antes mencionado es la denominada alternativa V.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa V propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

1.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta de la actuación, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. 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.

1.2 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 los 2 metros con objeto de 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 incluyendo su siembra, riego y abonado periódico.

1.3 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 actuación y los caminos existentes. En cualquier caso quedará prohibida la apertura de nuevos caminos de acceso a obra en los terrenos pertenecientes al «Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama».