

de intervenciones en España del Fondo Social Europeo, y el Fondo Social Europeo, celebrado del 30 de septiembre al 3 de octubre de 2002, en la Casa del Parque Nacional de Aigüestortes i Estany de Sant Maurici, Espot, Lleida.

Solicitantes adjudicatarios	DNI	Cantidad concedida — Euros
David Gracia González	45.465.081-S	124,059523
Enric Plaza Farrero	43.729.621-C	124,059523
Ferrán Cano García	43.690.967-Y	124,059523
Ignacio Oliver Marín	43.525.866-E	124,059523
Agustí Turón Vilaseca	46.801.539-N	124,059523
Israel Estopa Mata	44.985.200-Y	124,059523
Joan Mongay i Joaniquet	78.085.309-X	124,059523
José Luis Gómez Bringue	41.095.121-D	124,059523
Antonio Tomás Ródenas	29.073.691-N	124,059523
Josep Forcada Farré	40.766.712-V	124,059523
Domingo Roca Cecilia	39.319.973-R	124,059523
Eliás Gangonelles Arch	45.491.016-Y	124,059523
Xavier Sans Moya	40.866.294-D	124,059523
Lluís Florit Molina	41.096.646-Q	124,059523
Montserrat Barriere Figuerola	43.399.325-G	124,059523
Oriol Balsells Vidal	43.749.013-T	124,059523
Jordi Farré Sanmartín	78.077.978-Q	124,059523
Ramón Orteu Maurín	78.077.986-R	124,059523
Rogelio Lucas López	45.720.040-L	124,059523
Xavier Ramón García	41.094.243-M	124,059523
Pilar Vidal Sensi	39.686.322-Y	124,059523

25263

RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «estudio comparativo de corredores al norte del valle del Ebro para la conexión del eje Cantábrico con el eje Levante a Francia por Aragón», 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «estudio comparativo de corredores al norte del valle del Ebro para la conexión del eje Cantábrico con el eje Levante a Francia por Aragón», se encuentra comprendido en el punto 1.º del apartado a) del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El citado estudio informativo se ha llevado a cabo en virtud del Acuerdo de Colaboración establecido al respecto entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra, Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, según protocolo firmado con fecha 10 de marzo de 1998.

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 de 16 de abril de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del estudio informativo 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 periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 27 de noviembre de 2000, 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 conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 23 de junio de 2001 y anuncios en los boletines oficiales de las provincias de Zaragoza, Huesca y Navarra con fechas de 16, 19 y 29 de junio de 2001, respectivamente.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de diciembre 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, el estudio de impacto ambiental 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 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 4.1, 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 «estudio comparativo de corredores al norte del valle del Ebro para la conexión del eje Cantábrico con el eje Levante a Francia por Aragón» (provincias de Huesca, Zaragoza y Navarra).

Declaración de impacto ambiental

El presente proyecto define una vía de gran capacidad, calificada como autovía según resolución de la Dirección General de Carreteras de 13 de septiembre de 2000, proyectada con la finalidad de enlazar los ejes norte y sur de la N-330 y la N-121, y que sea una alternativa al eje del valle del Ebro. Enlaza las poblaciones de Huesca y Pamplona. En la fase A del estudio se incluyeron 11 corredores que se dividieron en tramos lo que dio lugar a 56 alternativas. En la fase B se analizaron 6 corredores que se dividieron en tramos. La combinación de los diferentes corredores supuso el análisis y comparación de seis alternativas globales. El análisis multicriterio considera mejor solución la alternativa global 1 que utiliza los corredores actuales de la N-330, entre Nueno y Jaca, y de la N-240, entre Jaca y Pamplona. Cada corredor a su vez se encontraba dividido en tramos y dentro de cada tramo se analizaron diferentes opciones de trazado comparables entre sí.

El estudio informativo, después de realizar el análisis multicriterio, propuso una opción para cada tramo, excepto en aquellos casos en que como resultado de la evaluación se obtenían opciones con valoraciones equivalentes en los que se pospuso la solución al trámite de información pública. Como consecuencia de la información pública, la Demarcación de Carreteras del Estado en Zaragoza seleccionó, dentro del informe redactado como resumen y análisis de las alegaciones presentadas durante el trámite de información pública, las alternativas en aquellos tramos en los que el estudio informativo no se había definido (identificados con *).

Las opciones finalmente propuestas dentro de cada tramo por la Dirección General de Carreteras son las siguientes:

Tramo I: Nueno-Arguís (después del enlace) (*): Opción 2.

Tramo II: Arguís-Río Guarga: opción 1 + conexión.

Tramo III: Río Guarga-Sabiñánigo (Oeste): Opción 1 + variante a.

Tramo IV: Sabiñánigo (Oeste)-Jaca (Este): Opción 2.

Tramo V: Jaca (Este)-Jaca (Oeste): Opción 1 + falso túnel.

Tramo VI: Jaca (Oeste)-Puente la Reina de Jaca (enlace A-176): Opción 1.

Tramo VII: Puente la Reina de Jaca-Berdún (Carretera a Fago) (*): Opción 3.

Tramo VIII: Berdún-Yesa: Opción 2 en la zona de Sigües y opción 3 en la zona de Leyre y Yesa.

Tramo IX: Yesa-Lumbier (enlace NA-150) (*): Opción 3.

Tramo X: Lumbier-Alto de Loiti: Opción 2.

Tramo XI: Alto de Loiti-Noaín (enlace con la A-15) (*): Opción 2 + variante b + variante d.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera

como preferible ambientalmente la alternativa global 1 y las opciones propuestas por el promotor, excepto en lo que hace referencia a los siguientes puntos:

En el tramo I, entre los puntos kilométricos 5 + 000 y 6 + 500, se adoptará como solución la variante a, evitándose así la afección a la presa del embalse de Arguis y su entorno, al abastecimiento de aguas de Arguis y al entorno de la foz de San Clemente.

En el tramo III se adoptará como solución la opción 1 y la variante a, propuestas por la D. G. de Carreteras, excepto desde el punto kilométrico 8 + 500 hasta la entrada en Sabiñanigo, en que se considera mejor solución la variante d. Con esta solución se disminuye la afección al río Gállego y a su entorno, evitándose dos viaductos sobre el mismo.

En el proyecto de construcción que desarrolle el presente estudio informativo y 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. *Adecuación ambiental del proyecto.*—La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 En el tramo I se adoptará como solución, entre el punto kilométrico 5 + 000 y 6 + 500 la variante a, evitándose así la afección a la presa del embalse de Arguis y su entorno, al abastecimiento de aguas de Arguis y al entorno de la Foz de San Clemente. En la zona del congreso del río Isuela, entre los puntos kilométricos 5 + 000 y punto kilométrico 6 + 500 de la calzada sentido Huesca que coincide con la calzada sentido Jaca de la opción 2, se aproximará el trazado lo máximo posible al de la carretera actual con el fin de evitar o disminuir la longitud del viaducto paralelo al río Isuela situado en dicho tramo, y evitar la afección al cauce del río en dicho punto. Si fuera necesario la primera parte del trazado, entre los puntos kilométricos citados se realizará en túnel.

1.2 En el tramo II en la calzada dirección Huesca, que sigue el trazado de la carretera actual, se debe evitar la rectificación de trazado que incluye un túnel y un viaducto, ya que, además de su elevado coste, el impacto que produce no es compensado por las pequeñas mejoras que se obtienen en las condiciones de trazado.

1.3 En el tramo II, en el cruce sobre el río Guarga que esta propuesto como LIC, se ajustará el trazado en el proyecto de construcción con objeto de minimizar la afección al mismo.

1.4 En el tramo III se adoptará como solución la opción 1 y la variante a, propuestas por la Dirección General de Carreteras, y la variante d, no propuesta por la Dirección General de Carreteras, desde el punto kilométrico 8 + 500 hasta la entrada en Sabiñanigo, evitando así dos viaductos sobre el río Gállego.

1.5 En el tramo III, y también para evitar la afección al río Gállego y a la vegetación de ribera asociada, entre los puntos kilométricos 5 + 500 y 6 + 000 se ajustará el trazado lo máximo posible al de la carretera actual.

1.6 En el tramo III se dispondrá de un muro de contención entre los puntos kilométricos 6 + 020 y 6 + 150 para evitar la ocupación del cauce del río Gállego.

1.7 Asimismo, y para minimizar la afección al río Gállego y su vegetación de ribera, dentro también de este tramo III, entre los puntos kilométricos 7 + 000 y 8 + 000 se desplazará el trazado proyectado hacia la línea de ferrocarril existente, alejando la autovía del cauce del río y modificando, si fuera necesario, la ubicación y orientación del viaducto situado en el punto kilométrico 7 + 000.

1.8 En el tramo III, en el paso del trazado sobre el río Basa, el terraplén previsto entre los puntos kilométricos 10 + 050 al 10 + 350 y justamente al finalizar la variante d, se sustituirá por un viaducto, evitando de esta manera la ocupación de dicho cauce.

1.9 El viaducto sobre el embalse de Sabiñánigo, también en el tramo III, será lo suficientemente elevado para evitar afectar a la vegetación que rodea el entorno del embalse.

1.10 En el tramo III se desplazará el trazado entre los puntos kilométricos 13 + 000 — 14 + 500, aproximándolo, en la medida de lo posible, a la variante actual, con el objeto de evitar la ocupación de la zona industrial asentada en esta zona.

1.11 Para evitar la fragmentación del territorio que produce la autovía en la localidad de Jaca, y evitar los desmontes y grandes muros proyectados, y como solicita su Ayuntamiento y se acepta en el informe de alegaciones, el trazado, entre los puntos kilométricos 2 + 700 — 2 + 900 del tramo V, se proyectará en falso túnel.

1.12 El viaducto sobre el río Estarrún, dentro del tramo VI, deberá prolongarse al menos 100 metros, con el fin de liberar la mayor parte

de la llanura de inundación y permitir que la misma siga siendo utilizada como corredor faunístico y pueda cumplir sus funciones en el caso de grandes avenidas.

1.13 En el tramo VI, y en la zona del enlace de Santa Cilia se trasladará el trazado y el enlace hacia el norte, al menos 100 metros, con el objeto de evitar la afección al lugar de Importancia comunitario «Río Aragón».

1.14 El proyecto de trazado se ajustará para minimizar la afección a los encinares existentes entre los puntos kilométricos 0 + 000 y 1 + 600 del tramo VII. Entre dichos puntos kilométricos se encuentran los barrancos de las Bergueras y de la Fuente que tienen, en las laderas que los forman, importantes masas de encinares. Si fuera necesario, y para proteger las citadas masas de encinares, se procederá a la ampliación de la longitud de los viaductos sobre los mismos.

1.15 Dentro del tramo VII, el viaducto sobre el río Veral y el trazado sobre la ladera posterior, que la autovía atraviesa en desmonte, se diseñarán procurando minimizar las afecciones sobre los encinares existentes en la misma.

1.16 Con el fin de disminuir la afección al pequeño bosque de quejigos y carrascas existente en el entorno de la ermita de Santa Lucía, dentro también del tramo VII, el enlace de la carretera de Fago, y próximo también al cruce sobre el río Veral, se trasladará hacia los campos de cultivos situados hacia el oeste que separan el pequeño bosque del río.

1.17 En el caso de que cambiara la concepción del proyecto de recrecimiento de la presa de Yesa, y disminuyeran las zonas inundables, se considerará la modificación de trazado hacia el sur entre los puntos kilométricos 8 + 000 y 13 + 500 del tramo VIII, solicitada por el Ayuntamiento de Sigües, de forma que se minimice la afección a su planeamiento urbano y se aleje el trazado del lugar de Importancia Comunitaria Sierras de Leyre y Orba.

1.18 Se desplazará el trazado entre los puntos kilométricos 1 + 000 al 2 + 500 del tramo IX, de manera que se aproxime, en lo posible, a la actual carretera N-240 y de esta manera se evite la afección al humedal existente.

1.19 Con objeto de alejar lo máximo posible la autovía de la zona de Foz de Lumbier, se desplazará el trazado, entre los puntos kilométricos 8 + 500 y 9 + 000 del tramo IX, hacia la carretera N-240.

1.20 El enlace de Lumbier, situado en el punto kilométrico 12 + 000 del tramo IX, se desplazará hacia el de la carretera actual, situado en la zona de la venta de Judas. Desde allí se buscará la forma más conveniente para enlazar con la opción 3 del tramo XI, situada en la ladera opuesta del valle. Estas modificaciones de trazado buscan evitar las afecciones a la bodega, ermita y muladar existentes y al futuro polígono industrial. De esta forma se evita inutilizar el muladar frecuentado a diario por numerosos buitres, quebrantahuesos, alimoches y milanos de la zona.

1.21 Con objeto de evitar la afección a la ermita del Santo Cristo localizada al norte de las localidades de Aldunate y Nardues, se desplazará el trazado planteado en esta zona. En caso de que existan dificultades para dicho desplazamiento, se podrá optar por el traslado y reconstrucción completa de la misma, lo que se hará en coordinación con la Dirección General de Cultura Institución Príncipe de Viana del Gobierno de Navarra y el Ayuntamiento de Urraul Bajo.

1.22 Con objeto de evitar la afección de los desmontes proyectados, mitigar el efecto barrera para la fauna de la zona, y de dar continuidad a la pasada 31 de la red de vías pecuarias de Navarra, se proyectará el soterramiento del trazado con un falso túnel, entre los puntos kilométricos 8 + 800 y 9 + 000 del tramo XI.

2. *Protección y conservación de los suelos y la vegetación.*

2.1 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.

2.2 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 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 incluyendo, en caso que sea necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que 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. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.4 En los cruces de los ríos la ubicación de los estribos y el método constructivo estarán condicionados por la preservación de la vegetación de ribera. Para la realización del proyecto de construcción se cartografiará dicha vegetación a escala 1:1000. En el proyecto de construcción quedará reflejada dicha vegetación y sus características. La naturalidad de la vegetación riparia, su estado sanitario, su porte y altura, su consideración como hábitat prioritario o su inclusión dentro de alguna figura de protección, serán factores determinantes para la ubicación de las pilas y estribos. La preservación de la vegetación de ribera se considerará al menos en los siguientes cauces:

Isuela, atravesado por la traza en el tramo I en los puntos kilométricos 0 + 550, 2 + 000, 3 + 450, 5 + 000; en los puntos kilométricos 5 + 300, 5 + 750 y 5 + 800 de la calzada Huesca, considerando la variante a; y entre los puntos kilométricos 3 + 900 y 5 + 000 donde se proyectan diversos muros junto al río.

Flumen atravesado por la traza en el punto kilométrico 2 + 000, el afluente del río Guarga atravesado por la traza en el punto kilométrico 7 + 400 (calzada a Jaca) y Guarga que debe ser atravesado por el lugar que lo hace la carretera actual, todos ellos en el tramo II.

Tributarios del río Gallego y río Gallego, atravesado por la traza en el tramo III en los puntos kilométricos 4 + 800, 7 + 000, 7 + 900 y 12 + 400.

Río Gas, atravesado por la traza en el punto kilométrico 7 + 550 del tramo IV.

Río Aragón y Arroyo Costiello, atravesados por la traza en los puntos kilométricos 4 + 000 y 7 + 800 del tramo V, respectivamente.

Río Lubierre, atravesado por la traza en el punto kilométrico 2 + 900, Barranco de la Fuente en el punto kilométrico 4 + 500, río Estarrún atravesado por la traza en el punto kilométrico 5 + 500 y río Aragón Subordán en el punto kilométrico 14 + 600 del tramo VI.

Barranco de las Bergueras, Barranco de la Fuente y río Veral, atravesados por la traza en los puntos kilométricos 1 + 000 y 1 + 700 y 11 + 000 del tramo VII.

Barranco de Sarva, río Esca atravesados por la traza en los puntos kilométricos 1 + 000 y 10 + 400 del tramo VIII.

Río Irati, atravesado por la traza en el punto kilométrico 7 + 000 del tramo IX.

En general, se recomienda que las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se sitúen a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, salvo en el paso sobre los ríos Guarga, Veral e Irati, en que dadas sus especiales características al tratarse de LIC's, se recomienda una distancia mínima de 10 metros, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2.

Aunque el cruce del río Gas se realiza en un punto que no está incluido en el LIC, dada su importancia y su fragilidad, el paso sobre el mismo se debe realizar de forma que no se afecte en absoluto a su vegetación de ribera, por lo que el tipo de viaducto, el procedimiento constructivo, la altura y la longitud del mismo vendrán condicionados por lo anterior. En cualquier caso los estribos deben estar a 10 metros de la vegetación de ribera y para ello, posiblemente, tendrá que prolongarse la longitud del viaducto previsto.

Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.5 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.

3. *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 si es posible en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 Se deberá estudiar de manera detallada la afección de los muros y viaductos proyectados en la sobreelevación de la lámina de agua de los cursos fluviales asociados y se evitará la ocupación de los cauces por los mismos.

A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con

objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 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 el texto refundido de la Ley de Aguas (Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio), y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Siempre que sea técnicamente viable se colocarán las pilas fuera de los cauces.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, que se determinarán con consulta y coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro, se deberá realizar un análisis del posible efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de la misma de forma que se evite el efecto presa de la infraestructura.

3.4 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción. Se prestará especial atención al manantial de aguas de Fuenturbia y a los manantiales y fuentes de Sabiñánigo, Jaca, Martillue, Pardina No te Fíes, Monreal (fuente Calera) y Santa Cruz de la Serós (fuente Caño), donde se instalarán los piezómetros necesarios para controlar y asegurar el mantenimiento de los actuales niveles. Con la variante a adoptada para el tramo I se evita la afección a los manantiales existentes en la zona de Foz de San Clemente y en la zona de captación de Arguis.

3.5 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles 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 o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

3.6 El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera en los puntos de mayor riesgo de contaminación. 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. Al menos existirán balsas de retención para evitar la contaminación de los cauces del río Isuela, Guarga, Gallego, Basa, Aragón en su punto de cruce, Gas, Veral e Irati.

3.7 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 aplicable.

3.8 Durante las obras realizadas junto al río Isuela (entre los puntos kilométricos 3 + 950 y 6 + 100) del tramo I; en el paso sobre el río Flumen del tramo II (punto kilométrico 2 + 000); en el tramo III junto al río Gallego (entre los puntos kilométricos 4 + 500 y 5 + 100, 6 + 000 y 6 + 200, 6 + 750 y 8 + 050), río Basa (entre los puntos kilométricos 10 + 000 y 10 + 500) y embalse de Sabiñánigo (entre los puntos kilométricos 12 + 150 y 12 + 500); en el tramo V junto al río Aragón (entre los puntos kilométricos 3 + 700 y 4 + 300); en el tramo VII en el río Veral (entre los puntos kilométricos 10 + 800 y 11 + 300); en el barranco localizado entre los puntos kilométricos 0 + 850 - 1 + 200 del tramo VIII; junto al río Irati (entre los puntos kilométricos 6 + 900 - 7 + 150) del tramo IX, en el tramo XI junto al río Elorz entre los puntos kilométricos 2 + 300 - 3 + 000; se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cursos de agua mencionados, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.9 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro y estar informados por los organismos competentes en conservación de la naturaleza de la Diputación General de Aragón o del Gobierno de Navarra. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

4. *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:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos 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 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 onduladas.

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.

4.2 La autovía tiene una gran permeabilidad para la fauna debido a la gran cantidad de túneles y viaductos proyectados, no obstante, existen zonas donde dicha permeabilidad es menor, como son por ejemplo partes del tramo XI que son importantes para la fauna. Por ello, y como prevé el estudio de impacto ambiental, deberá existir un paso de fauna al menos cada cuatro kilómetros en la totalidad del recorrido. En el caso de los tramos I, II, VIII, IX, en el último kilómetro del tramo X y en el tramo XI desde su comienzo hasta pasada la Zona de Especial Protección para las Aves Peña Izaga, el espacio se reducirá a un kilómetro siempre que el perfil de la autovía o las características del terreno lo permitan. Asimismo, se dispondrán pasos adicionales de mamíferos de gran tamaño en el caso en que los viaductos y túneles previstos no garanticen permeabilidad suficiente. Los pasos de fauna se ubicarán preferentemente en vaguadas. La ubicación definitiva de los mismos se fijará después de un estudio específico, en que se considerará también la permeabilidad que ofrecen los viaductos y túneles, y que se realizará en coordinación con los órganos encargados de la gestión del medio natural del Gobierno de Navarra y de la Diputación General de Aragón. El entorno de los pasos se revegetará con especies autóctonas de forma que se dirijan los animales hacia el paso. Los pasos superiores deberán estar revegetados en sus laterales de forma que no se visualice la autovía desde los mismos.

4.3 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

4.4 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona (quebrantahuesos y águila perdicera), durante la redacción del proyecto se mantendrá comunicación con las autoridades competentes en el seguimiento de dichas aves en la zona para confirmar la ausencia de nidales en las zonas afectadas por el trazado y si fuera necesario, se realizarán estudios específicos que confirmen este aspecto.

Por este motivo, debido a la existencia de zonas recogidas en el Plan de Recuperación del quebrantahuesos (Decreto 184/1994, de 31 de agosto, de la Diputación General de Aragón, modificado parcialmente por el Decreto 34/1995, de 7 de marzo; y Decreto Foral 95/1995, de 10 de abril), no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni otras actividades generadoras de ruido durante el período de incubación y cría, comprendido entre el 1 de enero y 15 de abril, en los siguientes puntos: Dentro del tramo I entre los puntos kilométricos 2 + 650 y 3 + 100 así como desde el punto kilométrico 3 + 500 y hasta el final; en el tramo II desde el inicio hasta el punto kilométrico 6 + 600; en el tramo VIII del punto kilométrico 24 + 500 hasta el final, en el tramo IX desde el punto kilométrico 1 + 500 hasta el final y en todo el tramo X.

Asimismo, la Reserva Natural Foz de Lumbier (tramo IX), se encuentra recogida en el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del águila perdicera de Navarra (Decreto Foral 15/1996, de 15 de enero), siendo el periodo comprendido entre el 1 de marzo y 31 de julio, el periodo crítico para la nidificación y crianza de pollos. Por lo tanto, teniendo en cuenta lo expuesto para el quebrantahuesos, durante la ejecución de las obras en este tramo IX, entre los puntos kilométricos 8 + 000 y 9 + 000 se prohibirán las explosiones y el manejo de maquinaria pesada y los trabajos nocturnos durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y 31 de julio.

Las limitaciones temporales señaladas en los dos párrafos anteriores solo será necesario aplicarlas si como resultado de los estudios realizados se comprobará la existencia de nidales en la zona en el periodo de realización de las obras. En caso de no aplicarse las limitaciones temporales se necesitará la conformidad del órgano competente en gestión del medio natural del Gobierno de Navarra o de la Diputación General de Aragón.

4.5 Se evitarán los trabajos nocturnos en los tramos citados en el punto anterior, con excepción de los que se deriven del trabajo en el interior de los túneles; la iluminación nocturna en las bocas de los túneles

será la menor posible para la adecuada realización de dichos trabajos, empleándose preferentemente lámparas de vapor de sodio. En la fase de explotación se evitará en dichos tramos la iluminación de la carretera. Caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo. La iluminación del túnel en la fase de explotación se diseñará de forma que no se genere contaminación lumínica en las bocas del mismo.

4.6 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. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

Asimismo, el programa de vigilancia ambiental destacará el control de las áreas de interés faunístico. Este es el caso de las áreas críticas del quebrantahuesos y las proximidades de la Reserva Natural de Foz de Lumbier, donde se controlará la eficacia de las medidas propuestas en fase de construcción y explotación durante el período de incubación y crianza de pollos, entre el 1 de enero y 15 de abril. También se controlará la eficacia de las medidas propuestas sobre el águila perdicera (incluida en la Reserva Natural Foz de Lumbier) especialmente en el periodo de incubación y crianza de pollos, entre el 1 de marzo y 31 de julio.

5. *Protección contra el ruido.*—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 siguientes zonas:

Nueno.

Arguís.

Sabiñánigo.

Jaca.

Yesa.

Liédena

Idocín

Elorz.

Zulueta polígono.

Edificación dispersa situada a menos de 200 metros de la infraestructura.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística, evitándose el empleo de pantallas acústicas transparentes en las zonas coincidentes con los tramos indicados en el punto 4.4 dada la presencia de avifauna de interés que podría chocar con las mismas.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

Zonas de interés faunístico (dentro del tramo I entre los puntos kilométricos 2 + 650 - 3 + 100 y 3 + 500 y final; en el tramo II desde inicio al punto kilométrico 1 + 500 y del punto kilométrico 4 + 900 al punto kilométrico 6 + 600; en el tramo VIII del punto kilométrico 24 + 500 al final, en el tramo IX del punto kilométrico 1 + 500 al final y en todo el tramo X):

Leq (24 horas) menor que 60 dB (A) (medidos a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros).

En ninguna de las zonas se superará la L_{max} de 85 dB (A), medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

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 y/o el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra enviará una copia del citado estudio acústico a las Comisiones Provinciales de Urbanismo de Zaragoza y Huesca, a la Comisión de Ordenación del Territorio de Navarra y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o 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.

Si en Sabiñánigo o Jaca, el ruido de fondo inicial supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en un entorno de 500 metros de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Como medida preventiva se contemplará la posibilidad de utilizar firme poroso antiruido para la construcción de la vía, en las zonas cercanas a los núcleos de población de Nueno, Arguís, Sabiñánigo, Jaca, Yesa, Idocín, Liédena, Elorz y Zulueta polígono.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificando 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.

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 solo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

6. Medidas de protección del patrimonio cultural.

6.1 En coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Turismo de la Diputación General de Aragón y de la Dirección General de Cultura del Departamento de Educación y Cultura del Gobierno de Navarra, se realizará un estudio de evaluación arqueológica y paleontológica 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, paleontológico y arquitectónico. 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 las citadas consejerías, 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 al entorno de los siguientes puntos por encontrarse próximos a elementos ya identificados y ser zonas potenciales de encontrar restos arqueológicos:

En el tramo I entorno al punto kilométrico 0 + 400 (proximidades de las Cuevas de Ordás), punto kilométrico 2 + 400 (proximidades del molino de Nueno), punto kilométrico 5 + 500 (proximidades del yacimiento paleontológico Arguís 001) y punto kilométrico 6 + 000 (proximidades del Puente medieval sobre el Isuela).

En el tramo III, entorno al punto kilométrico 6 + 000 (proximidades del puente medieval) y punto kilométrico 12 + 000 (proximidades del yacimiento arqueológico Corona de San Salvador).

En el tramo V, entorno al punto kilométrico 2 + 600 (yacimiento San Miguel de Abos) y punto kilométrico 3 + 400 (yacimiento de San Cristóbal) ambos afectados directamente; y entorno al punto kilométrico 5 + 400 (proximidades del yacimiento de San Miguel).

En el tramo IX entorno al punto kilométrico 8 + 400 (proximidades del yacimiento Lumbier 16. Vía de Iturriaga II y Lumbier 1. Villa romana), punto kilométrico 11 + 300 (proximidades del yacimiento de Lumbier 4.

Kapataneta) y punto kilométrico 11 + 650 (proximidades del yacimiento Lumbier 3. Iturriaga).

En el tramo XI entorno al punto kilométrico 4 + 300 de la denominada variante d (proximidades del yacimiento Elorz 12. Mojón de Zabalegui).

Asimismo, los elementos patrimoniales mencionados deberán ser protegidos y evitados por cualquiera de las actuaciones contempladas en el proyecto.

6.2. El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas: Cordel Valle de Tena, Cañada Real de Monrepós, Cordel del Río Guarga, Cordel de Latas, Colada de Yebra, Colada de Isín a Acumuer, Cañada Real de Bescansa, Cañada Real de Francia, Vereda de las Tiesas, Cañada Real de Jaca a Santa Cruz de la Seros, Cañada Real de Arbués a Javierregay, Cañada Real de Ansó, Cañada Real de Los Roncaleses, Cañada Real de Murillo el Fruto a Salazar, Traviesa 9, Traviesa 10, Pasada 31, así como del Camino de Santiago. Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995, de Vías Pecuarias, en la Comunidad Autónoma de Aragón, y a la Ley Foral 19/1997, de Vías Pecuarias en la Comunidad Foral de Navarra, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Diputación General de Aragón y del Gobierno de Navarra, respectivamente, 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.

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

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, 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 para el mantenimiento de al menos los actuales niveles de permeabilidad, y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que dicha reposición conlleve, este aspecto será de especial relevancia en los tramos V y VI en el entorno de Jaca y Puente la Reina de Jaca donde se encuentra el mayor número de parcelas dedicadas al cultivo y es mayor el tránsito ganadero.

Mención especial requiere la reposición del camino de acceso a la ermita de la Virgen de Ordás citada por dos Ayuntamientos, y las reposiciones de todas las actuaciones que están previstas realizar, con carácter compensatorio, por las obras de recrecido del embalse de Yesa, en los términos municipales de Sigües y Yesa.

8. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.*—De acuerdo con las mediciones recogidas en el estudio informativo, la obra precisará un volumen de vertedero de más de 5.500.000 metros cúbicos. El estudio de impacto ambiental, presenta una estimación de posibles zonas de vertedero las cuales deberán ser consideradas en los proyectos de construcción como primera opción de vertedero, salvo en el caso de los vertederos propuestos en la segunda mitad del tramo II que serán descartados, ya que se localizan en zonas de vegetación de interés, con presencia de pino silvestre.

En el caso de que los proyectos de construcción decidan algún emplazamiento para dichas instalaciones no contemplado en el estudio de impacto ambiental, este nuevo emplazamiento deberá estar avalado por un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas consideradas.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrícola, acuíferos vulnerables de contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico como son las comunidades de vegetación de ribera, hayedos, robledales y encinares existentes en el entorno y los siguientes espacios:

LIC La Guarguera, en el tramo II.

LIC Río Aragón, localizada dentro del tramo VI en la zona del enlace de Santa Cilia.

LIC Río Veral, en el tramo VII.

LIC Sierras de Leyre y Orba, en el tramo VIII.

LIC Complejo del sistema fluvial de los ríos Irati, Urrobi y Erro, en el tramo IX.

LIC San Juan de la Peña, en la proximidad del tramo III.

LIC Río Gas, en las proximidades del final del tramo IV.

LIC Sierras de Leyre y Orba (también ZEPA), en las proximidades del tramo IX.

Áreas críticas del quebrantahuesos en los tramos I y II.

ZEPA Sierra y Cañones de Guara, en los tramos I y II.

ZEPA Foz de Arbayun-Sierra de Leyre (también LIC), próxima al tramo IX.

IBA número 118 Sierra de Guara, en el tramo I.

IBA número 121. San Juan de la Peña-Oroel en el tramo V, del punto kilométrico 7+700 hasta el 8+500 (punto final) y tramo VI (desde el inicio hasta el punto kilométrico 10+500).

IBA número 122 sierras de los dos ríos y Orba, en el tramo VIII.

Reserva Natural Foz de Lumbier, próxima al tramo IX.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, 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. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

9. *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 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, zonas de instalaciones auxiliares.

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

Se deberá prestar especial atención a los cruces de los ríos Guarga, Gas, Aragón, Veral e Irati, al tramo en que la autovía discurre paralela a los ríos Isuela y Gállego, al cruce del embalse de Sabiñanigo el tramo oeste de la variante de Jaca, a las zonas próximas al monasterio de Leyre y al entorno de la zona de Foz de Lumbier.

En el desarrollo del trazado por el oeste de Jaca, dentro del tramo V, y con el fin de mitigar el importante impacto paisajístico que producirá la autovía para observadores que se sitúen en determinados puntos de la ciudad como son «El árbol de la Salud» y «Paseo de la Cantera», se realizará un proyecto de integración paisajística específico en esta zona, procurando la máxima adaptación posible a la geomorfología, incluyendo, si fuera necesario, la construcción de pantallas arbóreas.

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. El objetivo final será evitar la erosión, por lo que se dará preferencia a las especies leñosas de bajo porte y con tallos rastreros enraizadores. En las zonas en que la autovía recorre la Comunidad Autónoma de Aragón, excepto en la zona alta de Monrepós, se aconseja como planta dominante *Ononis fruticosa*. En la parte alta del puerto de Monrepós por encima de los 800 metros sobre el nivel del mar se aconseja *Echinopartium horridum* (erizón). En el tramo en que la autovía discurre por la Comunidad Foral de Navarra se aconsejan como dominantes *Ononis fruticosa* y *Genista hispania sub. Occidentalis*. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto. Las hidrosiembras deberán realizarse con semillas de plantas existentes en la vegetación de la zona, por lo que se recomienda como dominantes por debajo de los 800 metros sobre el nivel del mar «*Brachypodium retusum*» y «*Brachypodium phoenicoidef*», y por encima de dicho nivel «*Brachypodium pinnatum*».

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 des-

de del 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 los tramos VIII y IX para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente.

En el caso de los tramos I, II y III, para disminuir el impacto paisajístico provocado por el desmonte en las embocaduras de los túneles, se construirán falsos túneles que permitan su restauración con tierras, de manera que la parte frontal de la excavación quede completamente tapada y los taludes de acceso al túnel tengan pendientes máximas 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y morfologías que impidan su revegetación. La altura máxima del desmonte sobre el falso túnel en la embocadura de los túneles será de 10 metros por encima de la clave del túnel.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia 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 aquellos 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.

10. *Protección de los Lugares de Importancia Comunitaria «La Guarguera», «Río Aragón», «Río Veral», «Sierras de Leyre y Orba» «Complejo del sistema fluvial de los ríos Irati, Urrobi y Erro», de la Zona de Especial Protección para las Aves «Sierra y Cañones de Guara», de las Áreas de Importancia para las Aves «Sierra de Guara», «San Juan de la Peña-Oroel» y «Sierras de los dos ríos y Orba».*—El trazado propuesto ha buscado, entre otras características, la mínima afección a todos los lugares que van a constituir la Red Natura 2000, tanto a aquellos que están propuestos por la Diputación General de Aragón y por la Comunidad Foral de Navarra como Lugares de Importancia Comunitaria y que en un futuro constituirán Zonas de Especial Conservación, como aquellos otros que en la actualidad están declarados Zonas de Especial Protección para las Aves.

No obstante, la alternativa elegida afecta a «La Guarguera», propuesto por la Diputación General de Aragón como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) número ES2410067, al «Río Aragón» propuesto por la Diputación General de Aragón como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) número ES2410017, al «Río Veral» propuesto por la Diputación General de Aragón como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) número ES2410058, a las «Sierras de Leyre y Orba» propuesto por la Diputación General de Aragón como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) número ES2430047 y al «Complejo del sistema fluvial de los ríos Irati, Urrobi y Erro», propuesto por la Comunidad Foral de Navarra como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) número ES2200025.

Asimismo, la alternativa elegida afecta a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) número 15, «Sierra y Cañones de Guara», declarada en cumplimiento de la Directiva 79/409/CE, relativa a la conservación de las aves silvestres y a las Áreas de Importancia para las aves (IBAS) número 118, «Sierra de Guara», número 121 «San Juan de la Peña Oroel» y número 122 «Sierra de los dos ríos y Orba».

Las afecciones más significativas a estos lugares y las medidas correctoras contenidas en la presente declaración o compensatorias que se proponen para garantizar la integridad de la red natura 2000, se explican a continuación:

Para evitar o minimizar la afección al LIC «La Guarguera» se propone en la condición 1.3 un cambio de trazado, de forma que el cruce sobre dicho lugar se realice por donde lo hace la carretera actual, y no aumentar, así, la afección. Asimismo, se tendrá que realizar una labor de restauración y revegetación de la escombrera existente en las proximidades de dicho cruce adaptando su morfología al de las zonas naturales limítrofes. La revegetación se realizará con especies vegetales similares a las existentes en el entorno. En el caso de que no fuera técnicamente viable la solución anterior o se dedujera del diseño de su trazado que los impactos finales fueran mayores, por incrementar significativamente el movimiento de tierras u otras razones, se aceptaría la solución propuesta por la Dirección General de Carreteras, en cuyo caso, y por el mayor impacto generado las labores de restauración se extenderían a los vertederos existentes en los 2 kilómetros anteriores al cruce de la carretera actual con el río Guarga.

Aunque el río Aragón es atravesado por el trazado, en el único lugar en el que se afecta al LIC «Río Aragón» es en las proximidades del enlace

de Santa Cilia, motivo por el cual también se propone en la condición 1.13 el traslado del mismo hacia el norte, y minimizar así dicha afección.

Se propone en relación con el LIC «Río Veral» la revegetación del entorno del mismo con las características de la vegetación del lugar, el traslado del enlace de la carretera a Fado y la revegetación con quejigales y carrascas de las zonas removidas por la construcción próximas al bosque que rodea la ermita de Santa Lucía.

En el cruce de estos ríos y en el del río Iratí que forma parte del «Complejo del sistema fluvial de los ríos Iratí, Urrobi y Erro», propuesto por la Comunidad Foral de Navarra como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) número ES2200025, el impacto será mínimo ya que se produce en todos los casos con viaductos de gran tamaño, no obstante se tendrá especial cuidado de aplicar las medidas correctoras previstas en la presente declaración y además restaurar las zonas afectadas por las obras con vegetación de ribera similar a la existente.

El LIC «Sierras de Leyre y Orba» es afectado mínimamente por el trazado y es atravesado entre los puntos kilométricos 18 + 500 y punto kilométrico 18 + 750 en túnel y entre los puntos kilométricos 20 + 250 y punto kilométrico 20 + 350 en desmonte. En este último caso, se consultará con la Dirección General del Medio Natural de la Diputación General de Aragón la posibilidad de adoptar en dicho tramo una solución en túnel o falso túnel con revegetación de la superficie superior, si así lo considerará necesario para conservar la integridad del lugar.

La alternativa elegida en zonas de los tramos I y II discurre, en su mayor parte en túnel o utilizando la carretera actual, por la ZEPA «Sierra y Cañones de Guara». Además, en el tramo I se encuentra la IBA número 118 «Sierra de Guara», en el tramo V (entre el punto kilométrico 7 + 700 y 8 + 500) y VI (desde el inicio hasta el punto kilométrico 10 + 500), se afecta a la IBA número 121 «San Juan de la Peña-Oroel», en el tramo VIII se afecta a la IBA número 122 «Sierras de los dos ríos y Orba». Los tramos I y II coinciden con el área crítica del quebrantahuesos y por lo tanto tienen excepcional valor faunístico. En todas estas zonas, por las condiciones del trazado y del informe emitido por la Diputación General de Aragón, no se prevé una alteración apreciable de las condiciones de conservación, estando, como recoge las condiciones de esta declaración, limitadas las actividades de la construcción en los períodos de crianza de las especies más emblemáticas. Por otro lado, también se prevé en la condición 4 la realización, en colaboración con las autoridades autonómicas competentes, de un estudio sobre la presencia o no de nidos en dichas zonas, y la adaptación en su caso de las medidas correctoras correspondientes. El programa de vigilancia ambiental deberá prever el seguimiento de las afecciones, tanto durante la fase de construcción como de explotación, sobre las diferentes especies de aves que han dado lugar a la definición de los diferentes enclaves como áreas especiales de protección.

En consecuencia, según lo expuesto anteriormente y de la documentación del expediente, de la visita a la zona del proyecto y de los informes recibidos del Gobierno de Navarra y de la Diputación General de Aragón se deduce que el proyecto no afecta de forma apreciable a los lugares citados. No obstante, el trazado definitivo en las zonas propuestas como Lugares de Importancia Comunitaria, será consultado con los órganos competentes en gestión del medio natural de Comunidad Autónoma de Aragón y de la Comunidad Foral de Navarra.

En el caso de que una vez conocido el trazado definitivo, contemplado en el proyecto de construcción, se considerara apreciable la afección sobre los citados lugares, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE y del Real Decreto 1997/1995, se establecerán unas medidas compensatorias que garanticen el mantenimiento de los valores que han motivado la designación de los citados espacios y la coherencia de la red Natura 2000.

En este caso, se redactará un proyecto de medidas compensatorias de la afección en los distintos lugares señalados, incorporándolo al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Dicho capítulo deberá constar de Memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficacia, su coste, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

Entre dichas medidas se incluirán, al menos las señaladas en los párrafos anteriores.

Las medidas compensatorias que se propongan deberán establecerse en coordinación con los organismos responsables de la gestión de los citados espacios de la Diputación General de Aragón y del Gobierno de Navarra y contar con su informe favorable.

11. *Seguimiento y vigilancia.*—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará 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 detallándose, 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.

La Dirección General de Carreteras y/o el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra como responsables 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, especialmente en lo que se refiere a la adecuación ambiental del proyecto según lo especificado en la condición 1, a la localización de zonas de préstamo, vertedero e instalaciones auxiliares, según lo expuesto en la condición 8, planeamiento de las voladuras, según lo expuesto en la condición 4, medidas preventivas para preservar la calidad de las aguas de los principales ríos y arroyos y posible afección a los pozos y manantiales dispuestos a lo largo de la traza, según lo expuesto en la condición 3.

Programa de vigilancia 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, en los que se deberá 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 así como las nuevas medidas adoptadas.

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 el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) 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 sobre los niveles de los pozos indicados en los piezómetros que se instalen al efecto a que se refiere la condición 3.

Informe sobre el estado y efectividad de los drenajes adecuados como pasos de fauna y de los pasos de fauna, cunetas y drenajes y cerramientos a que se refiere la condición 4.

Informe sobre los niveles de ruido realmente 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 recuperación, restauración e integración paisajista de la obra y la defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 9.

Informe sobre el desarrollo de las medidas compensatorias, en su caso, a las que se refiere la condición 10.

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.

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.

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

12. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras y/o el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra, remitirán a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, 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:

Documento que recoja el trazado definitivo en la zona de cruce del río Guarga y, en su caso, explicación de los motivos que han hecho, en su caso, no viable el cruce por el punto en el que lo realiza la carretera actual.

Medidas de protección a la avifauna, a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico en áreas habitadas, a que se refiere la condición 5.

Programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, a que se refiere la condición 6.

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

Proyecto de medidas compensatorias a que se refiere, en su caso, la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere la condición 11.

13. *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 programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la Alternativa Global número 1 desarrollada en el estudio informativo (con las modificaciones incluidas en el informe de la información pública y en la presente declaración), 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 y/o el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra, 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 Diputación General de Aragón o del Gobierno de Navarra.

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, 4 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, P. S. (Orden MAM/3049/2002, de 3 de diciembre, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Director general de Calidad y Evaluación Ambiental, Germán Glaría Galcerán.

ANEXO I

Consultas realizadas y resumen de las respuestas recibidas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Ebro (Zaragoza)	X
Subdelegación del Gobierno en Huesca (Huesca)	—
Delegación de Gobierno en Navarra (Pamplona)	—
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid) .	—
Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Edu-	
cación Ambiental de la Diputación General de Aragón	
(Zaragoza)	X
Dirección General de Carreteras de la Diputación General de	
Aragón (Zaragoza)	—
Dirección General de Estructuras Agrarias de la Diputación	
General de Aragón (Zaragoza)	—
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento	
de Cultura y Turismo de la Diputación General de Aragón	
(Zaragoza)	X
Dirección General del Medio Natural de la Diputación General	
de Aragón (Zaragoza)	—
Dirección General de Agricultura y Ganadería del Gobierno	
de Navarra (Pamplona)	—
Dirección General de Cultura (Institución «Príncipe de Viana»)	
del Departamento de Educación y Cultura del Gobierno de	
Navarra (Pamplona)	X
Dirección General de Medio Ambiente del Departamento de	
Medio Ambiente, Ordenación y Vivienda del Gobierno de	
Navarra (Pamplona)	X
Dirección General de Obras Públicas del Departamento de	
Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno	
de Navarra (Pamplona)	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda del	
Departamento de Medio Ambiente, Ordenación y Vivienda.	
Gobierno de Navarra (Pamplona)	X
Ayuntamiento de Huesca (Huesca)	X
Ayuntamiento de Igríes (Huesca)	—
Ayuntamiento de Jaca (Huesca)	X
Ayuntamiento de Arguis (Huesca)	—
Ayuntamiento de la Sotonera (Huesca)	—
Ayuntamiento Las Peñas de Riglós (Huesca)	—
Ayuntamiento de Loarre (Huesca)	—
Ayuntamiento de Los Corrales (Huesca)	—
Ayuntamiento de Lupiñen-Ortilla (Huesca)	—
Ayuntamiento de Nueno (Huesca)	—
Ayuntamiento de Puente la Reina (Huesca)	—
Ayuntamiento de Quincena (Huesca)	—
Ayuntamiento de Sabiñánigo (Huesca)	X
Ayuntamiento de Santa Cilia (Huesca)	—
Ayuntamiento de Santa Cruz de Serós (Huesca)	—
Ayuntamiento de Caldearenas (Huesca)	X
Ayuntamiento de Biscarrués (Huesca)	X
Ayuntamiento de Agüero (Huesca)	X
Ayuntamiento de Arteida (Zaragoza)	—
Ayuntamiento de Bagües (Zaragoza)	—
Ayuntamiento de Villa de Sos del Rey Católico (Zaragoza)	X
Ayuntamiento de los Pintanos (Zaragoza)	X
Ayuntamiento de Urriés (Zaragoza)	X
Ayuntamiento de Navardún (Zaragoza)	X
Ayuntamiento de Biel-Fuencalderas (Zaragoza)	—
Ayuntamiento de El Frago (Zaragoza)	—
Ayuntamiento de Isuerre (Zaragoza)	—
Ayuntamiento de Lobera de Onsella (Zaragoza)	—
Ayuntamiento de Longás (Zaragoza)	—
Ayuntamiento de Luesia (Zaragoza)	—
Ayuntamiento de Mianos (Zaragoza)	—
Ayuntamiento de Murillo de Gállego (Zaragoza)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Salvatierra de Escá (Zaragoza)	—
Ayuntamiento de Santa Eularia Gállego (Zaragoza)	—
Ayuntamiento de Sigües (Zaragoza)	—
Ayuntamiento Uncastillo (Zaragoza)	—
Ayuntamiento de Undués de Lerda (Zaragoza)	—
Ayuntamiento de Aibar (Navarra)	—
Ayuntamiento de Aoiz (Navarra)	X
Ayuntamiento de Aranguren (Navarra)	—
Ayuntamiento de Burgui (Navarra)	—
Ayuntamiento de Burlada (Navarra)	—
Ayuntamiento de Castillonuevo (Navarra)	—
Ayuntamiento de Egües (Navarra)	X
Ayuntamiento de Yesa (Navarra)	X
Ayuntamiento de Galar (Navarra)	—
Ayuntamiento de Ibargoiti (Navarra)	—
Ayuntamiento de Izagandoa (Navarra)	—
Ayuntamiento de Ayerbe (Huesca)	—
Ayuntamiento de Bailo (Huesca)	—
Ayuntamiento de Banastás (Huesca)	—
Ayuntamiento de Biscarrués (Huesca)	—
Ayuntamiento de Caldearenas (Huesca)	—
Ayuntamiento Canal de Berdún (Huesca)	—
Ayuntamiento Castiello de Jaca (Huesca)	—
Ayuntamiento de Chimillas (Navarra)	—
Ayuntamiento de El Fago (Huesca)	—
Ayuntamiento de Javier (Navarra)	—
Ayuntamiento de Liédena (Navarra)	—
Ayuntamiento de Lizoáin (Navarra)	—
Ayuntamiento de Longuida (Navarra)	—
Ayuntamiento de Lumbier (Navarra)	—
Ayuntamiento de Monreal (Navarra)	—
Ayuntamiento de Navascués (Navarra)	—
Ayuntamiento de Noain (Navarra)	X
Ayuntamiento de Pamplona (Navarra)	—
Ayuntamiento de Petilla de Aragón (Navarra)	—
Ayuntamiento de Romanzado (Navarra)	—
Ayuntamiento de Sangüesa (Navarra)	—
Ayuntamiento de Unciti (Navarra)	—
Ayuntamiento de Urraul-Alto (Navarra)	—
Ayuntamiento de Urraul-Bajo (Navarra)	X
Ayuntamiento de Urroz (Navarra)	—
Ayuntamiento de Yesa (Navarra)	—
Ayuntamiento de Sada (Navarra)	X
Ayuntamiento de Lerga (Navarra)	X
Mancomunidad Alto Gállego (Huesca)	X
Junta General Valle de Roncal (Navarra)	—
Junta General del Valle de Salazar (Navarra)	—
Colegio Oficial de Biólogos (Delegación de Aragón-La Rioja-Navarra)	X
Cátedra de Biología de la Facultad de Ciencias (Zaragoza)	—
Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Pamplona (Navarra)	—
Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras (Zaragoza)	—
Departamento de Zoología y Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Navarra (Pamplona)	X
Instituto Pirenaico de Ecología (IPE) del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en su Delegación de Aragón (Zaragoza)	X
Coordinadora Ecologista Aragón (Zaragoza)	—
Monasterio de Leyre. Yesa (Navarra)	—
Fundación Ecología y Desarrollo (Zaragoza)	—
Asociación Defensa del Pirineo Aragonés (ADEPA)	—
Fondo Navarro para la Protección del Medio Natural (Gurelur). Pamplona. (Navarra)	X
Consejo Internacional Asociativo para la Protección de los Pirineos. (CIAPP-ARAGÓN). Jaca (Huesca)	—
Federación Comunicación Transporte CC.OO (Zaragoza)	—
Sociedad Española Defensa Patrimonio Geológico y Minero	—
Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR)	—
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEDENAT) (Madrid)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Asociación Ecologista de Zaragoza (Zaragoza)	—
Sociedad Española de Ornitología (Seo/Birdlife)	X
Ecologistas en Acción (Madrid)	X
GREENPEACE (Madrid)	—
Sociedad para la Conservación de los Vertebrados (SCV). Maja-dahonda (Madrid)	—
Asociación Navarra de Amigos de la Tierra (ANAT-LANE). Pamplona (Navarra)	—
Asociación Landazuria, Tudela (Navarra)	—
Sociedad de Ciencias Naturales GOROSTI, Pamplona (Navarra)	—
Asociación de Amigos Camino de Santiago, Pamplona (Navarra)	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Ebro propone una serie de medidas medioambientales de minimización de impactos sobre el medio hídrico y protección del Dominio Público Hidráulico.

La Dirección General de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra hace referencia a la necesidad de ampliar el análisis de la fauna y flora y de realizar el estudio de ruido de las localidades afectadas. Asimismo, refleja la necesidad de cartografiar los montes de utilidad pública, las zonas sometidas a concentración parcelaria, los nuevos regadíos, etc., e incluir en el estudio el Camino de Santiago, las vías pecuarias, y su protección.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra propone la alternativa por la N-240 en vez de la NA-150, al considerarla claramente mejor en todos los aspectos. También considera que sería más favorable el corredor por la N-330 y N-240, que por la A-132, aún suponiendo que implique una mayor longitud entre Huesca y Pamplona.

La Dirección General de Cultura (Institución «Príncipe de Viana») del Departamento de Educación y Cultura del Gobierno de Navarra presta especial importancia a la protección de la villa romana en la Foz de Lumbier e indica la necesidad de incluir en el estudio de impacto ambiental, medidas genéricas de prospección arqueológica, y su seguimiento, antes y después de las obras.

La Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón hace referencia a la necesidad de ampliar el análisis de la fauna y flora. Asimismo, manifiesta la necesidad de tener en cuenta los lugares de Importancia comunitarios (LICs), las áreas de especial protección urbanística, y las áreas de especial importancia para las aves (IBA's), así como de realizar estudios geotécnicos previos para valorar riesgos y tener en cuenta afecciones hidrogeológicas.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Turismo de la Diputación General de Aragón presenta dos respuestas a las consultas previas. En la primera manifiesta la necesidad de tener en cuenta la proximidad de la autovía al ramal norte del Camino de Santiago en los tramos: Puente la Reina-Urdúes y Jaca-Puente la Reina. En la segunda respuesta propone medidas genéricas de prospección arqueológica y paleontológica, y su seguimiento antes de las obras, y presenta fichas de yacimientos.

El Ayuntamiento de Huesca (Huesca) pide la aceleración de los trámites, para la pronta construcción y puesta en servicio de la autovía.

El Ayuntamiento de Jaca (Huesca) muestra su conformidad con las conclusiones y propone el corredor N-330-N-240; asimismo, pide aceleración de los trámites.

El Ayuntamiento de Sabiñánigo (Huesca), muestra su conformidad con las conclusiones y propone el corredor N-330-N-240, asimismo pide aceleración de los trámites.

El Ayuntamiento de Caldearenas (Huesca), muestra su conformidad con las conclusiones y propone el corredor N-330-N-240, asimismo pide aceleración de los trámites.

El Ayuntamiento de Biscarrués (Huesca), propone el corredor por la A-132, y además que se construya un ramal de Puente la Reina a Sabiñánigo.

El Ayuntamiento de Agüero (Huesca), reconoce menor coste económico y menor impacto ambiental si se construye la autovía por el corredor de la N-330-N-240, y que sería lógico plantear la autovía de esa manera, pero que en ese caso, debería retornar la carretera A-132 a tener categoría de carretera nacional (argumentan razones de despoblación).

El Ayuntamiento de Sos del Rey Católico (Zaragoza). Propone el corredor de la A-132, y si éste no es posible considera mejor el «nuevo corredor» por Uncastillo hasta Sangüesa.

El Ayuntamiento de los Pinaños (Zaragoza) considera una de las alternativas desechadas en la fase A del estudio informativo.

El Ayuntamiento de Urriés (Zaragoza), considera una de las alternativas desechadas en la fase A del estudio informativo.

El Ayuntamiento de Navardún (Zaragoza), considera una de las alternativas desechadas en la fase A del estudio informativo.

El Ayuntamiento de Yesa (Navarra), manifiesta que se debe tener en cuenta al recrecer el embalse, el no duplicar infraestructuras (si hay que proyectar una nueva N-240 debido a la inundación de la misma), para minimizar el impacto ambiental. Asimismo propone como corredor, la zona comprendida entre el casco urbano y el monasterio de Leyre.

El Ayuntamiento de Sada (Navarra), propone una alternativa al tramo: Alto de Loiti-Liédena, por el valle a la derecha de la N-240 en dirección Huesca, aproximándose a Sangüesa. Asimismo indica la necesidad de acceso al municipio desde la carretera NA-132 (Tafalla-Sangüesa).

El Ayuntamiento de Lerga (Navarra), propone una alternativa al tramo: Alto de Loiti-Liédena, por el valle a la derecha de la N-240 en dirección Huesca, acercándose a Sangüesa. Asimismo indican la necesidad de que exista un acceso a la autovía desde la carretera NA-132 (Tafalla-Sangüesa).

El Ayuntamiento de Noain (Navarra), propone una alternativa por valle de Aranguren (NA-150), en vez de ocupar el valle de Elorz, ya que considera que no está tan castigado ambientalmente, al no cubrir servicios a Pamplona (polígonos industriales, aeropuerto, etc.).

El Ayuntamiento de Urraul-Bajo (Navarra), propone una alternativa por NA-150, por motivos de descongestión del acceso sur a Pamplona, ya que el tráfico no pasaría por Noain.

El Ayuntamiento de Aoiz (Navarra), propone una alternativa por NA-150, por motivos de descongestión del acceso sur a Pamplona, ya que el tráfico no pasaría por Noain.

El Ayuntamiento de Egües (Navarra), propone una alternativa por N-240, ya que considera que sería mejor técnicamente, tendría menor impacto ambiental y menor coste económico. También indica que la conexión de la futura autovía con otras vías esta mejor resuelta a través del enlace de la N-240 con la autopista A-15 al sur de Pamplona, ya que los vehículos procedentes del País Vasco, no tendrían que bordear totalmente Pamplona para acceder a la autovía.

La Mancomunidad Alto Gállego (Huesca) muestra su conformidad con las conclusiones y propone el corredor N-330-N-240, incluso pide aceleración de los trámites.

El Colegio Oficial de Biólogos (Delegación de Aragón, La Rioja y Navarra) está de acuerdo con el corredor por la N-330 y N-240, excepto en la zona del embalse de Yesa, donde propone un trazado por el sur del embalse, donde los espacios naturales tienen menor valor de conservación. Asimismo manifiesta la necesidad de tener en cuenta los lugares de Importancia Comunitaria (LIC) propuestos por el Gobierno de Aragón.

La Universidad de Navarra (Departamento de Zoología y Ecología), considera mejor la alternativa por la N-240 que por la NA-150. Asimismo, manifiesta la necesidad de que se tenga en cuenta que las romerías desde Pamplona a Javier se realizan dos veces al año y a través de la N-240.

El Instituto Pirenaico de Ecología del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, considera que no se aporta la suficiente información para evaluar las posibles afecciones ambientales.

El Fondo Navarro para la Protección del Medio Natural (GURELUR) (Pamplona), considera que no es necesaria la autovía, y de construirse escogen el corredor por la N-330 y N-240, excepto en la zona del embalse de Yesa, donde proponen que el trazado discurra por el sur del embalse.

La Sociedad Española de Ornitología (Seo/Birdlife) indica que se debe ampliar el estudio, evaluando y proyectando medidas correctoras sobre las aves y sus hábitats, seleccionando el corredor que menor afección produzca.

El grupo Ecologistas en Acción considera que no es necesaria la construcción de una autovía, aunque reconocen que es necesario realizar mejoras en la N-240 entre Jaca y Yesa.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo ha sido el de definir una vía de gran capacidad, calificada como autovía según resolución de la Dirección General de Carreteras de 13 de septiembre de 2000, entre los ejes norte-sur de la N-330 y la N-121, alternativa al eje del valle del Ebro.

El ámbito territorial analizado se sitúa entre las provincias de Zaragoza, Huesca y Navarra, incluyendo los términos municipales de Sigües y Murillo de Gállego, en Zaragoza; Agüero, Alerre, Arguís, Ayerbe, Bailo, Banastas, Caldearenas, Canal de Berdún, Chimillas, Huesca, Igríes, Jaca, Loarre, Loscorrales, Nueno, Las Peñas de Riglos, Puente de la Reina de Jaca, Sabiñánigo, Santa Cilia, Santa Cruz de Serós, La Sotonera, en Huesca; y Aibar, Aoiz, Castillo-Nuevo, Egüés, Huarte, Ibargoiti, Liédena, Lizoáin, Lónguida, Lumbier, Monreal, Noain (valle de Elorz), Urraul Bajo, Urroz, Yesa, en Navarra:

Las características básicas de las alternativas planteadas se corresponden con las de una autovía.

En la fase A, tras la realización del plano de síntesis global, se plantearon once posibles corredores denominados alternativas parciales, las cuales a su vez se dividieron en subtramos cuyas combinaciones dieron lugar a 56 alternativas. Estas 56 alternativas fueron sometidas a una selección previa de combinaciones que dieron lugar a 12 corredores comparables entre sí (mismo punto de inicio y final) y que posteriormente, fueron analizados según criterios ambientales, económicos, funcionales y territoriales, y comparados mediante un análisis multicriterio. Como resultado del análisis multicriterio fueron seleccionados para ser estudiados en la fase B aquellos corredores con puntuación superior a 4, resultando 6 corredores (entre los que destacaban el número 1 y el número 7 por su mayor puntuación), así como un conjunto de combinaciones de alternativas parciales comprendidas entre Linas de Marcuello-Salinas de Jaca y Ayerbe-Salinas de Jaca, ya que dada la escala de trabajo utilizada ninguna pudo ser descartada en esta fase.

En la fase B se retomaron los 6 corredores seleccionados en la Fase A y se tramificaron, planteando el corredor N-330, corredor N-240 (2 corredores, el primero Jaca Yesa y el segundo Yesa Noain), variante de Jaca, corredor NA-150 y corredor A-132. Estos corredores a su vez se subdividieron en tramos y dentro de cada tramo se definieron opciones comparables entre sí (denominadas 1, 2, 3, etc.) y variantes a estas opciones (a, b, c, etc.), cuyas principales características se recogen en la siguiente tabla:

Tramo	Altern.	Long. aprox. m	Long. de viaductos m	Long. de túneles m	m ³ de préstamo	m ³ a vertedero
<i>Corredor N-330</i>						
Tramo I: Nueno-Arguís (después del enlace)	Opción 1	7.215	845	1.790	—	180.036
	Opción 2	7.215	972	1.400	75.800	34.518
	Variante a	—	195	635	—	111.557
Tramo II: Arguís-Río Guarga (1)	Opción 1	d: 13.311-	1.273	4.820	—	891.476
	Opción 2	i: 15.825	1.645	7.705	—	1.023.238
	Opción 3	d: 13.327-	1.210	6.133	49.139	8
	Opción 4	i: 14.104	1.343	2.686	122.001	91.816
	Variante a	d: 13.397-	810	0	—	108.692
	Conexión	i: 16.699	—	—	—	93.946
		d: 16.532-				7.523
		i: 15.623				

Tramo	Altern.	Long. aprox. - m	Long. de viaductos - m	Long. de túneles - m	m ³ de préstamo	m ³ a vertedero
Tramo III: Río Guarga-Sabiñánigo (Oeste)	Opción 1	18.288	1.225	0	-	754.781
	Opción 2	16.133	1.255	1.130	-	579.380
	Variante a		0	0	93.651	20.262
	Variante b		0	1.680	-	456.044
	Variante c		120	0	123.495	1.421
	Variante d		0	425	-	279.983
Tramo IV: Sabiñánigo (Oeste)-Jaca (Este)	Opción 1	9.644	50	0	47.638	29.752
	Opción 2	9.644	75	0	132.139	35.374
	Opción 3	9.822	135	0	29.976	44.209
<i>Variante de Jaca</i>						
Tramo V: Jaca (Este) -Jaca (Oeste)	Opción 1	8.501	770	0	-	220.229
	Opción 2	7.680	820	0	-	799.088
	Opción 3	8.790	780	0	-	126.527
<i>Corredor N-240</i>						
Tramo VI: Jaca (Oeste)-Puente la Reina de Jaca (enlace A-176)	Opción 1	16.216	1.185	0	123.463	188.925
	Opción 2	16.450	1.385	0	145.452	146.923
	Opción 3	16.608	1.325	0	46.127	130.629
	Opción 4	16.820	260	0	285.213	73.380
Tramo VII: Puente la Reina de Jaca-Berdún (Carretera a Fago)	Opción 1	12.439	1.280	0	45.832	100.128
	Opción 2	11.488	790	0	94.427	88.630
	Opción 3	11.542	790	0	23.119	91.685
Tramo VIII: Berdún-Yesa	Opción 1	27.262	2.048	3.922	236.756	292.215
	Opción 2	27.911	3.799	3.388	139.655	313.396
	Opción 3	27.973	3.617	3.598	120.804	297.955
Tramo IX: Yesa-Lumbier (enlace NA-150)	Opción 1	11.640	154	2.546	113.218	127.916
	Opción 2	12.060	153	2.546	73.925	127.922
	Opción 3	12.080	153	2.546	-	303.647
	Variante a		0	1.650	-	201.298
Tramo X: Lumbier-Alto de Loiti	Opción 1	7.765	0	0	954.839	183.764
	Opción 2	6.561	0	0	-	662.600
	Opción 3	6.131	0	0	-	408.020
Tramo XI: Alto de Loiti-Noain (enlace con la A-15)	Opción 1	21.292	430	0	-	859.106
	Opción 2	21.576	821	0	-	1.279.858
	Opción 3	21.143	928	0	1.860.637	144.208
	Variante a	4.528	0	0	239.794	80.146
	Variante b	5.119	219	0	-	355.389
	Variante c	6.738	0	0	377.556	37.349
	Variante d		-	-	1.001.770	27.993
	Conexión 1		223	0	-	250.484
	Conexión 2		66	0	242.480	220
	<i>Corredor A-132</i>					
Tramo I': Huesca-Ayerbe	Opción 1	30.818	170	0	430.591	156.306
	Opción 2		460	0	170.911	246.425
	Opción 3	25.398	520	0	189.415	263.182
	Opción 4	30.506	120	0	270.667	169.809
	Variante a		0	0	40.509	14.785
	Variante b		0	0	-	805.847
	Conexión 1		430	0	-	87.462
	Conexión 2		0	0	-	
Tramo II': Ayerbe-Salinas de Jaca	Opción 1	17.663	2.570	2.040	3.906	151.554
	Opción 2	17.240	1.050	5.960	94.485	109.316
	Opción 3	18.555	1.670	4.300	20.946	197.134
	Variante a		580	630	-	182.793
Tramo III': Salinas de Jaca-Puente la Reina de Jaca	Opción 1	20.156	740	240	217.814	212.278
	Opción 2	19.892	500	320	52.262	258.830
	Variante a		230	0	-	195.292
<i>Corredor NA-150</i>						
Tramo X': Lumbier-Ecay (enlace con carretera de Aoiz)	Opción 1	18.198	1.590	0	89.757	130.215
	Opción 2	17.432	1.790	0	-	
	Opción 3	19.335	1.280	0	230.601	
	Variante a		260	0	162.874	
					93.632	

Tramo	Altern.	Long. aprox. m	Long. de viaductos m	Long. de túneles m	m ³ de préstamo	m ³ a vertedero
Tramo XI: Ecay-Pamplona (enlace Ronda Este)	Opción 1	18.300	770	0	— 196.747	—
	Opción 2	18.600	120	0	49.160	101.640
	Variante a		420	0	—	355.623
	Conexión 1		220	0	—	417.529

d: Calzada derecha.
i: Calzada izquierda.

Cuadro resumen de las principales características de las alternativas estudiadas

En el análisis multicriterio, que incluye un análisis de las opciones de trazado y posteriormente un análisis de las seis alternativas globales, se selecciona la denominada Alternativa Global número 1.

En líneas generales, el trazado seleccionado (y en sentido Huesca-Pamplona) arranca del sur de Nueno, conectando con la autovía Huesca-Nueno para continuar dirección Jaca, por el actual corredor de la N-330. Para ello será preciso la ejecución de nuevos túneles para salvar el puerto de Monrepós, así como bordear las localidades de Sabiñánigo y Jaca con sus respectivas variantes de población. A continuación el trazado discurre paralelamente y al norte del río Aragón hasta llegar a Puente la Reina. Desde esta localidad el trazado discurre por el corredor de la actual N-240, pasando por Berdún hasta llegar a la cola del embalse de Yesa. Debido a las afecciones que tendría el recrecimiento del embalse de Yesa, que incluye en su zona de inundación la propia N-240, el trazado planteado discurre al norte del embalse, acercándose a la localidad de Sigües hasta llegar a la localidad de Yesa. Para ello será preciso realizar un nuevo túnel al norte de la actual cerrada del embalse. Desde Yesa el trazado discurre en dirección oeste, hasta llegar a Liédena, donde se realiza la variante de la población por el norte de la misma, hasta llegar al sur de Lumbier. A continuación se realiza el ascenso del Alto de Loiti por la ladera opuesta del valle donde se sitúa la actual N-240. Desde este punto la autovía no abandona el actual corredor de la N-240, discurrendo más o menos paralelamente y al norte de la N-240, hasta llegar a Noaín, situado al sur de Pamplona, donde se sitúa el enlace con la A-15.

La opción seleccionada incluye las mejores opciones de trazado para cada uno de los tramos estudiados, resultando en algunos casos más de una opción posible. La elección definitiva se realiza después del trámite de información pública.

En la siguiente tabla se recogen las opciones seleccionadas para cada uno de los tramos analizados:

Corredor	Tramo	Longitud
Corredor N-330.	Tramo I: Nueno-Arguís (después del enlace) (*).	7.200 m. Son válidas las Opciones 1 (calzadas independientes) y la 2.
	Tramo II: Arguís-Río Guarga.	Opción 1. Calz. Dir. Jaca: 13.311 m. Calz. Dir. Huesca: 15.825 m.
	Tramo III: Río Guarga -Sabiñánigo (Oeste):	Opción 1: 18.288 m.
	Tramo IV: Sabiñánigo (Oeste)-Jaca (Este)	Opción 1: 9.644 m.
Variante de Jaca.	Tramo V: Jaca (Este)-Jaca (Oeste)	Opción 1: 8.501 m.
Corredor N-240.	Tramo VI: Jaca (Oeste)-Puente la Reina de Jaca (enlace A-176).	Opción 1: 16.216 m.
	Tramo VII: Puente la Reina de Jaca-Berdún (Carretera a Fago) (*)	Opción 2: 11.488 m. Opción 3: 11.542 m.
	Tramo VIII: Berdún Yesa	Opción 2: 27.911

Corredor	Tramo	Longitud
	Tramo IX: Yesa-Lumbier (enlace NA-150) (*)	Opciones 2 y 3: 7.500 m.
	Tramo X: Lumbier-Alto de Loiti (*)	Opción 1: 7.764 Opción 2: 6.560
	Tramo XI: Alto de Loiti -Noaín (enlace con la A-15) (*)	Opción 1: 21.292 Opción 2: 21.520

(*) Selección de alternativas a expensas de la información pública.

El estudio incluye un resumen de la fase A, un análisis de las consultas previas, una recopilación de datos básicos de cartografía del medio abiótico, biótico, paisaje y medio socioeconómico; un análisis y pronóstico de tráfico, una definición de las opciones estudiadas (que incluye un estudio de cuencas y el dimensionamiento de obras de drenaje así como un estudio de préstamos, yacimientos y canteras para cada uno de las opciones planteadas), una valoración de las opciones estudiadas, un análisis de costes/beneficios y de rentabilidad, un análisis multicriterio, la concepción global de la alternativa seleccionada y un documento planos.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en 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 el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Clima, geología, geomorfología, geotecnia y sismicidad, edafología, hidrología, puntos de interés geológico, vegetación y usos del suelo, fauna, espacios naturales de especial interés (protegidos o protegibles), paisaje, ámbito socioterritorial, población, mercado de trabajo, sectores económicos, planeamiento urbanístico y patrimonio cultural.

El estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes: Diversos puntos de interés geológico (PIG); principales formaciones vegetales agrupadas en cultivos forestales (coníferas y frondosas), matorral; cultivos de secano, cultivos de regadío, viñedo, pastizal e improductivo; áreas florísticamente importantes (sierras de Santo Domingo, Riglos, Gratal y Caballera y sierras de Leyre y Orba, salinas de Ibargoiti, Lumbier y Yesa), así como un inventario de especies que por su área de distribución pueden ser afectadas por los corredores estudiados.

Asimismo, se realiza una descripción de las principales especies faunísticas que habitan en los enclaves faunísticos de interés que se corresponden con los espacios naturales protegidos del entorno. Destaca la presencia de un núcleo de población de nutria en el río Aragón entre Jaca y Puente la Reina de Jaca y en el río Irati a la altura de la Foz de Lumbier. Asimismo, se definen las áreas de recuperación de diversas especies de interés, como son el quebrantahuesos («Gypaetus barbatus»), el águila perdicera («Hiraeetus fasciatus») y el cangrejo de río autóctono («Austropotamobius pallipes»)

Entre los espacios naturales de interés se encuentran los espacios protegidos «Reserva Natural Acanilados de la Piedra y San Adrian», «Reserva Natural Foz de Lumbier», «Reservas Naturales de la Foz de Arbayún», «Monumento Natural San Juan de la Peña», «Parque Natural de la Sierra y

Cañones de Guara». Asimismo se encuentran espacios de la Red Natura 2000, como son los Lugares de Importancia Comunitario «Sierras de Santo Domingo y Caballera», «Río Aragón-Canal de Berdún», «Río Gas», «Río Veral», «Sierras de Leyre y Orba», «La Guarguera», «San Juan de la Peña», «Río Areta», «Complejo del sistema fluvial de los ríos Irati, Urrobi y Erro», «Sierra de Leyre/Foz de Arbayún», «Tramo Medio del Aragón», «Río Salazar», «Sierra y Cañones de Guara», «Río Aragón», «Foz de Salvatierra», «Monte Peiró-Arquis» y «Telera-Acumuer» y las Zonas de Especial Protección para las Aves: «Peña de Izaga», «Foz de Arbayún-Sierra de Leyre» y «Sierra y Cañones de Guara».

En la descripción del paisaje se diferencian seis unidades asociadas a zonas urbanas, cultivos, matorral, pastizal, superficies forestales y elementos geomorfológicos.

En cuanto al patrimonio histórico-artístico, el ámbito de estudio se caracteriza por su riqueza patrimonial localizándose el parque cultural de San Juan de La Peña, gran número de vías pecuarias, el Camino de Santiago y diversos Bienes de Interés Cultural (BICs).

En cuanto a los impactos que produce la actuación se califican de severos en cuanto a la fauna y la calidad visual y moderados los producidos en la edafología y la vegetación.

Los impactos significativos de las alternativas estudiadas en los diferentes tramos de los corredores de la N-330 y N-240, que incluyen la Alternativa Global I, son:

Dentro del tramo I las dos opciones propuestas (opción 1 y opción 2) dan lugar a iguales impactos siendo severos los impactos sobre el ruido y la calidad del aire, la geología, la fauna (por desarrollarse por el área crítica del quebrantahuesos), la calidad visual, el planeamiento y el patrimonio.

En el tramo II las mayores afecciones son las generadas por las opciones 1 (opción seleccionada), 2 y 3 que además de generar afecciones severas a la fauna (área crítica del quebrantahuesos, ZEPA Sierra y cañones de Guara y LIC la Guarguera) y a la calidad visual, como el resto de las alternativas, dan lugar a afecciones severas al patrimonio. El resto de los impactos son iguales para las cuatro opciones planteadas.

En el tramo III destaca el impacto crítico generado por la opción 2 a la fauna, ya que afecta a LIC «San Juan de la Peña», afección que en el caso de la opción 1 (opción seleccionada), es de carácter severo (paso por la IBA número 119 «Oturia-Canciás»). El resto de afecciones destacables, son las generadas por las dos alternativas planteadas a la calidad visual y planeamiento urbanístico, siendo en ambos casos impactos de carácter severo.

Dentro del tramo IV la alternativa que mayores afecciones da lugar es la opción 3 que da lugar a afecciones al patrimonio de carácter moderado, inexistentes en los demás casos. En cuanto a la opción 2 (opción seleccionada), comparte afecciones con las opciones 1 y 3 en cuanto que da lugar a afecciones severas al ruido y calidad del aire, fauna y calidad visual.

En el tramo V la opción 3 es la que mayores afecciones plantea con seis impactos severos (ruido y calidad del aire, vegetación, fauna, calidad visual planeamiento urbanístico y patrimonio). En cuanto a la opción 1 (opción seleccionada), esta da lugar a afecciones severas al ruido y calidad del aire, fauna (intercepta la IBA número 121 «San Juan de la Peña-Peña Oroel al igual que el resto de las opciones), calidad visual, planeamiento urbanístico y patrimonio.

En el tramo VI, nuevamente la afección a la fauna destaca en el caso de la opción 4 que genera un impacto de carácter crítico (afecta a la IBA número 121 «San Juan de la Peña-Peña Oroel» y la IBA número 122 «Sierra de los Dos Ríos y de Orba»). En cuanto a la opción que menores afecciones realiza es la opción 1, que es la opción elegida.

En el tramo VII las opciones 2 y 3 (opciones seleccionadas) dan lugar a afecciones similares siendo ligeramente peor la opción 2 al realizar mayor afección sobre la hidrología (moderado). En ambos casos los impactos más significativos son los realizados sobre la edafología, vegetación, fauna (LIC río Veral) y patrimonio (severo).

En el tramo VIII la opción 1 es la que realiza afecciones de mayor impacto, con diferencia con respecto a las restantes, puesto que produce afecciones de carácter severo en gran número de ocasiones (ruido y calidad del aire, geología, hidrología superficial, edafología y vegetación), así como de carácter crítico en el caso de la fauna (afección al LIC Sierras de Leyre y Orba). La opción 2 (opción seleccionada) y la 3 tienen afecciones similares, siendo de carácter severo el impacto producido por el ruido y sobre la calidad del aire e hidrología superficial.

En el tramo IX las afecciones a los diferentes factores del medio son idénticas en los tres casos planteados con afecciones de carácter severo a la fauna (LIC «Complejo del sistema fluvial de los ríos Irati, Urrobi y Erro») y la calidad visual.

En el tramo X las opciones 1 y 3 resultan peores por el carácter moderado de las afecciones producidas con respecto al ruido y calidad del aire, sin embargo, en la opción 2 (opción seleccionada) el impacto es de carácter compatible. En los tres casos se producen afecciones de carácter severo a la fauna y la calidad visual.

En el tramo XI es la opción 3 la que genera mayores afecciones con afecciones severas a la hidrología superficial, edafología y planeamiento. El resto de afecciones son similares en las tres opciones.

En la alternativa global II, corredor de la carretera A-132 y NA-150:

En el tramo I' la opción 1 es ligeramente peor por su afección a la hidrología superficial de carácter moderado.

En el tramo II' destacan las afecciones críticas a la fauna y la calidad visual a las que dan lugar las tres alternativas propuestas, acumulando igualmente gran número de afecciones severas, en mayor número para la opción 1, por afectar al ruido y la hidrología subterránea.

En el tramo III' nuevamente se generan afecciones de carácter crítico a la fauna y la calidad visual, con características similares en las dos opciones planteadas.

En el tramo X' es la opción 2 la que mayor impacto genera en el medio con afecciones de carácter severo a gran número de factores (hidrología superficial y subterránea, vegetación, fauna, edafología, patrimonio y aceptación social).

En el tramo XI' resulta de mayor impacto la opción 2 ya que genera afecciones al ruido y a la aceptación social.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos para la alternativa elegida, diversas medidas cautelares o precautorias, medidas correctoras y medidas compensatorias para lo que se propone, en el caso de afectar a zonas declaradas de recuperación de determinadas especies animales, colaborar con las Direcciones Generales de Medio Ambiente de Navarra y Aragón en los diferentes Planes de Recuperación.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que destaca el control de ciertas áreas de interés faunístico. Este es el caso de las áreas críticas del quebrantahuesos en las proximidades de la reserva natural Foz de Lumbier, en la reserva natural Acantilados de la Piedra y San Adrián y junto a el Área de Protección de la Fauna Silvestre (APFS) Peña de Izaga. En estas áreas se controlará la eficacia de las medidas cautelares propuestas en fase de construcción y explotación durante el período de incubación y crianza de pollos, que corresponde al período comprendido entre el 1 de enero y 15 de abril. Asimismo, se controlará la eficacia de las medidas cautelares sobre el águila perdicera especialmente en el período de incubación y crianza de pollos, entre el 1 de marzo y 31 de julio.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública

En el período de información pública se han presentado un total de 127 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Diputación General de Aragón (Dir. General de Patrimonio Cultural) aconseja que se definan las actuaciones y fases de los trabajos que se realicen para la protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico, y que en el estudio de impacto ambiental se separen las actuaciones de prospección arqueológica de las de prospección paleontológica, se prescriba que todos los yacimientos deben ser protegidos, excavados y documentados en su totalidad, y que se contemple que, en fase construcción, se verifique la inexistencia de afecciones a yacimientos arqueológicos y paleontológicos.

La Diputación General de Aragón (Obras Públicas, Urbanismo y Transportes) y el Ayuntamiento de Piedrafita de Jaca, la Mancomunidad del Alto Gállego, el Ayuntamiento de La Villa de Sallent de Gállego y el Ayuntamiento de Panticosa, plantean que la mejor opción de trazado en el paso del Puerto de Monrepós se corresponde a la número 2 (dos túneles paralelos), por ser mejor por criterios ambientales, funcionales y territoriales.

El Ayuntamiento de Sádaba (Zaragoza), el Ayuntamiento de Ejea de los Caballeros (Zaragoza) se manifiestan favorables a la alternativa que discurre por el corredor 6 (por Ejea de Los Caballeros), descartado en la fase A.

El Ayuntamiento de Aoiz se manifiesta a favor del corredor de la NA-150 en lugar del de la N-240, debido al alejamiento de la ZEPA Peña de Izaga, a que no pueden existir avenidas del río Irati por estar controlado por

el embalse de Itoiz y el Canal de Navarra, a que se evitarían los deslizamientos existentes en el puerto de Loiti y los riesgos invernales en el Alto de Loiti. Asimismo manifiestan que no tienen razón de ser los impactos severos a los que hace referencia el cuadro resumen.

El Ayuntamiento de Urraul-Bajo alega que se verán afectadas zonas forestales y el sistema fluvial del río Irati, que se deberá realizar el traslado y reconstrucción de la ermita del Santo Cristo, (patrono del valle que se ve afectada en su totalidad) y señalizar y mantener debidamente el Camino de Santiago.

El Ayuntamiento de Arguís expresa la posible afección de la captación de aguas a Arguís existente junto a la presa, y que se tenga especial cuidado en las afecciones en el congreso de entrada al pantano de Arguís.

El Ayuntamiento de Artieda manifiesta que la opción seleccionada en el Tramo VIII afecta a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Sierras de Leyre y Orba» y que es una opción desafortunada, interesada y premonitoria, ya que tiene en cuenta el recrecimiento de Yesa, que todavía está en los Tribunales.

El Ayuntamiento de Biescas exige que se tenga el máximo respeto al medio ambiente y se invierta el porcentaje para obras culturales en Biescas y comarca del Alto Gállego. Asimismo indica que en el Puerto de Monrepós debe seleccionarse la opción 2 con túnel en las dos direcciones.

El Ayuntamiento de Caldearenas se muestra partidario de la opción 2 en la zona de Monrepós y plantea una serie de mejoras para garantizar la permeabilidad territorial, así como de la carretera que unirá los dos semientados de Monrepós.

El Ayuntamiento de Sabiñánigo plantea que la mejor opción de trazado en el paso del puerto de Monrepós se corresponde a la número 2 (dos túneles paralelos), por ser mejor por criterios ambientales, funcionales y territoriales. Asimismo incide en la reordenación de los accesos actuales de Sabiñánigo, incluyendo la creación o modificación de vías de servicio, y señala que es necesario un ligero cambio de trazado para no afectar a una zona industrial y comercial ya consolidada.

La Mancomunidad del Alto Gállego, el Ayuntamiento de la Villa de Sallent de Gállego y el Ayuntamiento de Panticosa inciden en la reordenación de los accesos actuales de Sabiñánigo, incluyendo la creación o modificación de vías de servicio, y también señalan la necesidad de un ligero cambio de trazado para no afectar a una zona industrial y comercial ya consolidada.

El Ayuntamiento de Jaca y el Ayuntamiento de AISA proponen modificaciones a la opción seleccionada como son: El soterramiento entre los puntos kilométricos 2 + 800 y 2 + 900; el desplazamiento hacia el sur, en el borde con el río Aragón, entre el desvío al núcleo de Asieso y la Pardina Hortilluelo para evitar la partición de varias explotaciones agrícolas, la reposición de fuentes y manantiales afectadas, la realización de un estudio paisajístico a su paso por Jaca y la dedicación del porcentaje dedicado a protección de patrimonio cultural a la ciudad y a sus núcleos rurales, lo que se debe convenir con el ayuntamiento. Asimismo, se debe garantizar la comunicación transversal de caminos y riegos.

El Ayuntamiento de Santa Cilia aconseja trasladar la opción 1 unos 1.000 metros hacia el norte, y situarla entre el aeródromo de Santa Cilia y el cebadero de corderos de Oviaragón y la localidad de Somanes. De esta manera se alejaría de Santa Cilia, evitando ruidos, se evitaría la proximidad al río, evitando inundaciones y se alejaría la autovía de la zona de protección para las aves propuesta por la Diputación General de Aragón a la Unión Europea y se ocuparían zonas de secano en vez de regadío.

El Ayuntamiento de Ibargoiti (Concejo de Izco) alega que se tengan en cuenta las afecciones al cauce del río Elorz, por ser de especial interés ambiental, y que se coloquen pantallas acústicas y barreras vegetales.

El Ayuntamiento de Monreal alega que la opción 3 afecta al sistema fluvial, a la Higa de Monreal y a zonas forestales, y que entre los puntos kilométricos 8 + 500 al 9 + 000 los grandes desmontes deberían resolverse con un falso túnel. También se deberán resolver la continuidad de las vías pecuarias y la del camino Monreal-Alzorric. Asimismo, se debe garantizar el paso de la fauna silvestre, se debe señalizar la ruta jacobea y mantener los viarios agrícolas.

El Ayuntamiento de Lumbier alega que se deberá proteger todo lo relacionado con restos arqueológicos y vías pecuarias, el planeamiento urbanístico y el camino de Santiago.

El Ayuntamiento de Ibargoiti solicita la creación de accesos y que se tengan en cuenta las afecciones al cauce del río Elorz por ser de especial interés ambiental. Asimismo, solicita la colocación de pantallas acústicas y barreras vegetales, y que se señalice el Concejo de Izco como localidad jacobea.

El Concejo de Zulueta indica que el trazado propuesto produce grave impacto medioambiental, elevado coste económico, división de la población, peligro por el aumento del riesgo de inundaciones y accidentes por

animales salvajes como jabalíes. Propone acercar el trazado al polígono de futura construcción.

Particulares de Nueno (25 alegaciones) y el Ayuntamiento de Nueno plantean preferencias de trazado en la zona de Nueno, rechazando la opción 1 debido a la gran afección que produce a la población, el deterioro en el desarrollo urbano, y un gran impacto ambiental, siendo favorables a la opción 2.

La Comunidad de Regantes de Tabar y San Vicente (Urraul Bajo) y el Concejo de Tabar alegan que las opciones 1 y 2 del corredor NA-150 y la opción 1 del corredor NA-240 afectan al proyecto de transformación en regadío de Urraul Bajo y Lumbier, en estado de ejecución. Proponen la opción 2 del corredor NA-240 o las opciones 1-3 del corredor NA-150.

«Carnes Oviaragón, SCL» y la Asociación de Defensa Santiaria Oviarioel (Federico Albertín Beltrán) rechazan la opción 1 en la variante de Jaca por el grave perjuicio que ocasiona al ganado ovino de la zona, que consideran el más importante recurso económico de la comarca. Por otro lado, consideran que la construcción de la citada opción podría suponer la despoblación de núcleos rurales de economía agroganadera de la margen derecha del río Aragón como son Ascara, Abay, Banaguas, Guasillo y Asieso.

La Fundación Ecología y Desarrollo considera que no es necesaria una autovía por el impacto ambiental generado y que se debería duplicar la calzada entre Jaca y Sabiñánigo, debiendo adaptar la N-330 desde Nueno a Sabiñánigo como vía rápida, así como la N-240, desde Jaca al límite de la Comunidad Foral de Navarra. También propone que se estudie realizar una carretera por el sur de Ayerbe y al norte de las Cinco Villas, para retomar la N-240 a la altura de Sangüesa o continuar hasta Tafalla.

En su alegación el grupo Ecologistas en Acción manifiesta que en el estudio hay contradicciones con los compromisos de protocolo de Kioto y que el estudio de impacto ambiental carece de información sobre el impacto ambiental global, ZEPAS, vías pecuarias, efecto barrera, hidrogeología subterránea, efectos inducidos, especies catalogadas, carencia de datos técnicos, calidad del aire, niveles de ruido, vegetación, ámbito de actuación, adaptación al terreno, medidas correctoras, espacios no protegidos, etc.

Los Vecinos del Núcleo Rural de Asieso manifiestan que la opción 1 en la variante de Jaca supone una barrera arquitectónica para el acceso al pueblo y destruirá la zona de vereda del río Aragón, ocasionando grave deterioro económico para la agricultura y ganadería del pueblo que conllevará la desaparición del núcleo rural.

La Unión de Agricultores y Ganaderos de Aragón se manifiestan contrarios a la opción propuesta para la variante de Jaca, y consideran que la tramitación seguida por el estudio ha incumplido el derecho a la información en materia de medio ambiente. Asimismo, reflejan que el estudio de impacto ambiental incumple la normativa vigente, y que no ha tenido en cuenta los riesgos que puede suponer la grave transformación ecológica ni la destrucción de las actividades turísticas de la zona.

Don Enrique de la Salud Cinto, representante de los propietarios de la «Zona de regadío de la comunidad/sociedad de la acequia del Aragón y del término de Debajo de Asieso», manifiesta que la opción 1 del tramo V supone la destrucción y desaparición de las únicas propiedades de regadío, siendo una zona conservada durante más de un siglo por esa sociedad.

El Monasterio de Leire alega que la opción 3 del tramo VIII es la menos lesiva para el monasterio, ya que las opciones 1 y 2 perturban el silencio y la tranquilidad existente en el monasterio.

Don José Luis Villarreal Salcedo considera que serían mejores los corredores que pasan por Ayerbe, ya que las opciones 1 y 2 presentan graves problemas geológicos y medioambientales en la Foz de San Clemente y en el Congreso del Isuela.

Don Samuel Begué Montañés manifiesta que la variante de Jaca debería modificarse 20 ó 30 metros en dirección noroeste entre los puntos kilométricos 4,791 - 5,500, ya que evitaría taludes y trincheras y evitaría el destrozo de ese espacio verde del río Aragón.

En su alegación, don Antonio Seral García, doña Cristina Ascaso Ballester, don Enrique Barrio Alastrué, don José Javier Abos Urriens, don José Abos Palacín, doña Lucía Urriens Urriens, doña Sara Giménez Allue, doña Josefina Ballester Jiménez, don Benjamín Ballester Ibor, don Jesús Coronas Torralba, doña Nuria Ballester Jiménez, doña Adoración Ballester Ibor, don Andrés Ascaso Navasa, don José María Montes Mendoza, doña María Angeles Mainar Navasa, don Alfredo Paul Mur, doña Teresa Fantova del Arco, don Antonio Estallo Iguacel, doña Ana María Gollán Casajús, don Alberto Ballester Lafarga y doña Carmen Lafarga Salanova, don Antonio Marín Bagé, don Carmelo Marín Gavín y doña Inmaculada Gavín Sazatornil se manifiestan a favor de la opción 2 y en contra de la opción 1 a su paso por Nueno, ya que esta última provoca gran deterioro en el desarrollo urbano y gran impacto ambiental, afectando a la Cañada Real de Huesca a Monrepós. Proponen una serie de obras en caminos, preservar el manantial de Fuenturbia y el acceso a la ermita de Ordás.

Don Jesús Félix Biurrun Olave (Señorío de Lecaun) manifiesta que en el tramo XI-Alto de Loiti-Noain, es mejor la opción 2 por menor impacto visual y menor afección a los núcleos urbanos.

Don Jesús Gil Solanas se opone a la opción 2 del tramo VII, por afectar a zona de arbolado y afectar a especies protegidas (gato montés, tejón, cernícalo, lagartos...)

Don Francisco Aísa Miguel manifiesta que en la zona de Hortilluelo (Santa Cilia) del tramo VI la opción 1 destruye la mejor zona de regadío y, en el caso de que se apruebe, solicita el mantenimiento de riegos, desagües, y la construcción de pantallas antirruído y pasos superiores o inferiores para grandes máquinas.

Doña Cruz María Larrañeta Monreal se manifiesta contraria a la opción 1 a su paso por Zulueta, ya que divide el casco urbano y produce mayor impacto ambiental. Considera preferible el desdoblamiento de la N-240.

Don José María Lasheras San Martín destaca en el tramo XI, Noain-Alto de Loiti los altos valores naturales del valle del río Elorz, la Peña de Izaga como lugar de Importancia Comunitario y la Foz de Lumbier como reserva natural. Asimismo La Higa de Monreal merece la protección de reserva, monumento y paisaje natural.

Doña María de la Concepción Lacadena Calero solicita vallado cinético a ambos lados de la autovía y pasos para maquinaria agrícola.

Finalmente, el informe de alegaciones resuelve las dudas de selección de alternativas con las que finalizaba el estudio informativo, en el que en algunos casos dejaba a expensas de la información pública la selección de la opción definitiva. En la siguiente tabla se recogen las opciones propuestas por la D.G. Carreteras en cada tramo:

Tramo	Estudio informativo	Resultado de la información pública
Tramo I: Nueno-Arguís (después del enlace) (*).	Opción 1 Opción 2	Opción 2
Tramo II: Arguís-Río Guarga.	Opción 1	Opción 1 + conexión
Tramo III: Río Guarga-Sabiñánigo (Oeste).	Opción 1	Opción 1 + Variante a
Tramo IV: Sabiñánigo (Oeste)-Jaca (Este).	Opción 2	Opción 2
Tramo V: Jaca (Este)-Jaca (Oeste).	Opción 1	Opción 1 (+ Falso túnel)
Tramo VI: Jaca (Oeste)-Puente la Reina de Jaca (enlace A-176).	Opción 1	Opción 1
Tramo VII: Puente la Reina de Jaca-Berdún (Carretera a Fago) (*).	Opción 2 Opción 3	Opción 3
Tramo VIII: Berdún-Yesa.	Opción 2	Opción 2 en la zona de Sigües y Opción 3 en la zona de Leyre y Yesa
Tramo IX: Yesa-Lumbier (enlace NA-150) (*).	Opción 2 Opción 3	Opción 3
Tramo X: Lumbier-Alto de Loiti.	Opción 1	Opción 2
Tramo XI: Alto de Loiti-Noain (enlace con la A-15) (*).	Opción 1 Opción 2	Opción 2 + Vnte b + Vnte d

(*) Selección de alternativas a expensas de la información pública.

25264 RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Ampliación de la estación depuradora de aguas residuales de Bens» de la Confederación Hidrográfica del Norte.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 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

La Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas remitió, con fecha 16 de octubre de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto ampliación de la estación depuradora de aguas residuales de Bens 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 de artículo 14 del Reglamento, con fecha 9 de febrero de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas de las respuestas recibidas. La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo I.

El proyecto y estudio de impacto ambiental fueron sometidos al trámite de información pública, mediante anuncios publicados en el Boletín Oficial de la provincia del Estado, de fecha 5 de junio de 2002, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña», de fecha 25 de junio de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Posteriormente al mencionado trámite y conforme al artículo 16 del Reglamento, la Confederación Hidrográfica del Norte remitió, con fecha 23 de octubre de 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de la actuación consistente en el proyecto, estudio de impacto ambiental y el contenido de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

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 adjunta como anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, formula la siguiente

Declaración de Impacto Ambiental:

Examinado el expediente del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y las zonas afectadas se considera que el proyecto ampliación de la estación depuradora de aguas residuales de Bens es compatible con el medio ambiente, ya que previsiblemente no van a producirse impactos ambientales significativos, siempre que en la ejecución de las obras en él definidas y en la explotación de la Estación Depuradora de Aguas Residuales se observen las medidas protectoras, correctoras y compensatorias definidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las siguientes Condiciones:

1. Programa de Vigilancia Ambiental: Se deberá elaborar un Programa de Vigilancia Ambiental, para su aprobación por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, que complementando al incluido en el Estudio de Impacto Ambiental, se redacte teniendo en consideración, para cada uno de los factores ambientales objeto de vigilancia tales como el afluente y el efluente de la EDAR, el medio marino afectado por el vertido de la EDAR, el aire y el paisaje, los siguientes criterios: 1) Los indicadores utilizados y su definición. Los indicadores deberán ser representativos del factor ambiental que controlan. 2) La metodología y medios propuestos para su obtención y análisis, incluyendo la frecuencia de los controles, inspecciones y ensayos que deben verificarse y su localización cuando proceda. 3) Los objetivos ambientales, criterios de aceptación o umbrales admisibles que deben satisfacerse para cada uno de los indicadores, en términos absolutos o relativos y su justificación. 4) Las funciones y responsabilidades que corresponden a cada una de las partes implicadas en cada una de las diferentes fases de materialización, posterior funcionamiento, mantenimiento y, en su caso, clausura, cese o desmantelamiento de la actividad definida en el Proyecto y en particular en lo que se refiere a suministro de la información relativa a los indicadores, la elaboración de informes y otros documentos, así como la realización de muestreos, inventarios, ensayos o análisis de laboratorio. 5) Las actuaciones a realizar cuando los indicadores no satisfagan los criterios de aceptación o umbrales admisibles.

El programa de vigilancia deberá detallar los contenidos, frecuencia en la presentación de informes y responsabilidades de su elaboración y aprobación. Esta información podrá sistematizarse mediante la elaboración de un diario ambiental.

El programa de vigilancia ambiental deberá especificar su coste económico y así mismo deberá estar incluido en los presupuestos del Proyecto para la fase de construcción.