

RESOLUCIÓN

TES/967/2012, de 17 de abril, por la que se hace público el Acuerdo de declaración de impacto ambiental del Proyecto del anillo viario del delta del Ebro en el tramo Amposta-Deltebre.

Visto que la Ponencia Ambiental, en la sesión del día 11 de marzo de 2008, adoptó el Acuerdo de declaración de impacto ambiental del Proyecto del anillo viario del delta del Ebro en el tramo Amposta-Deltebre,

RESUELVO:

Dar publicidad al mencionado Acuerdo de declaración de impacto ambiental del Proyecto del anillo viario del delta del Ebro en el tramo Amposta-Deltebre.

Barcelona, 17 de abril de 2012

ASSUMPTA FARRAN I POCA
Directora general de Calidad Ambiental

ACUERDO

de 11 de marzo de 2008, de declaración de impacto ambiental del Proyecto del anillo viario del delta del Ebro en el tramo Amposta-Deltebre.

—1 Antecedentes

El 27 de julio de 2006 la Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (DPTOP) dio entrada en el registro de los Servicios Territoriales del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda (DMAV) en Les Terres de l'Ebre al Estudio informativo y el Estudio de impacto ambiental del Proyecto, y solicitó un informe.

A partir del 5 de septiembre de 2006 la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad (DGPAS) del DMAV consultó a las administraciones afectadas en la fase de determinación de la amplitud y el nivel de detalle del Estudio de impacto ambiental.

El 15 de noviembre de 2006 la DGPAS envió las respuestas a las consultas y el informe de 13 de noviembre de 2006 sobre el alcance y el nivel de detalle del Estudio de impacto ambiental a la Dirección General de Carreteras del DPTOP.

El 14 y el 20 de noviembre de 2006, y el 30 de enero de 2006, la empresa pública Gestió d'Infraestructures, SA (GISA), informó a la Dirección General de Carreteras sobre los informes y las alegaciones que se habían presentado durante el período de información pública.

El 30 de julio de 2007 la Asesoría Jurídica del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (DPTOP) emitió un informe favorable del expediente de información pública previo a la aprobación del Estudio informativo y del Estudio de impacto ambiental del Proyecto.

El 10 de septiembre de 2007 la Dirección General de Carreteras del DPTOP dio entrada en el registro de los Servicios Territoriales del DMAV en Les Terres de l'Ebre al expediente de información pública en relación con el Estudio informativo y el Estudio de impacto ambiental del Proyecto.

El 30 de enero de 2008 el DPTOP dio entrada en el registro del DMAV a un documento complementario incorporado en el Proyecto que modifica el trazado en el tramo entre Sant Jaume d'Enveja y El Poblenou del Delta, de forma que se aproveche el trazado del camino del Riu Vell.

La documentación que compone el expediente del Proyecto es la siguiente:

El Estudio informativo y el Estudio de impacto ambiental del Proyecto, de 27 de julio de 2006.

El expediente de información pública del Estudio informativo y el Estudio de impacto ambiental, de 10 de septiembre de 2007.

El documento complementario, de 30 de enero de 2008.

El expediente de información pública y la respuesta a las alegaciones presentadas durante este período.

—2 *Marco normativo y procedimiento administrativo*

El Proyecto se somete al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de conformidad con el supuesto 12 del anexo del Decreto 114/1988, de 7 de abril, de evaluación de impacto ambiental: “En general, todas las obras e instalaciones que puedan perjudicar notoriamente a los valores preservados en los espacios naturales protegidos de acuerdo con lo que prevé el Capítulo III de la Ley 12/1985, de 13 de junio, de espacios naturales”.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 3.2 del mencionado Decreto 114/1988 la Dirección General de Carreteras sometió a información pública el Proyecto y el Estudio de impacto ambiental mediante un anuncio en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* de 21 de julio de 2006 (DOGC núm. 4681) durante treinta días hábiles.

Durante el período de información pública presentaron informes y alegaciones los organismos y las administraciones siguientes: los Servicios Territoriales del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca en Les Terres de l’Ebre; la Dirección General de Arquitectura y Paisaje; la Dirección General de Puertos y Transportes; la Dirección General del Patrimonio Cultural; la Agencia Catalana del Agua (ACA); los ayuntamientos de Amposta, L’Aldea, Sant Carles de la Ràpita, Camarles, Deltebre, L’Ampolla y Sant Jaume d’Enveja; el Consejo Comarcal de El Montsià; la empresa AUMAR, y siete particulares.

Como respuesta a estos informes y alegaciones, el promotor ha resuelto llevar a término, entre otros, las siguientes medidas:

Tener en cuenta, durante la redacción del Proyecto constructivo, la minimización de las afecciones sobre las infraestructuras de la Comunidad General de Regantes del Canal de la Derecha del Ebro, así como posibles afecciones a particulares.

Considerar, durante la redacción del Proyecto constructivo, el estudio de determinadas zonas en las que se pueden observar cauces bien determinados, como el barranco de la Font de Gràcia, de acuerdo con las recomendaciones de diseño de la ACA.

Recoger, durante la redacción del Proyecto constructivo, la reposición de todos los servicios que queden afectados por las obras, en particular los servicios de riego y desagüe, los caminos y las zonas de limpieza y mantenimiento.

Definir, durante la redacción del Proyecto constructivo, las diferentes tipologías de las estructuras de los puentes sobre las acequias para asegurar el resguardo mínimo que existe entre los puentes y los canales y desagües, o bien levantarlos para cuando parte de las acequias de desagüe se limpien con una barca segadora.

Definir, durante la redacción del Proyecto constructivo, la intersección entre el tramo 4 del anillo viario y la nueva carretera entre Amposta y Sant Jaume d’Enveja que la Diputación de Tarragona prevé ejecutar.

Estudiar, durante la redacción del Proyecto constructivo, las entradas y las salidas desde los municipios y los espacios adecuados de aparcamiento de coches y bicicletas.

Actualizar, durante la redacción del Proyecto constructivo, el plan parcial del Saliner.

Consensuar entre las partes implicadas, durante la redacción del Proyecto constructivo, la mejor opción para el acceso al puerto de Sant Carles de la Ràpita.

Estudiar la posibilidad y la necesidad, durante la redacción del Proyecto constructivo, de proyectar una rotonda en su punto kilométrico (PK) 39 + 400, en la confluencia de la carretera de Sant Jaume con el anillo viario; una rotonda en la intersección entre el anillo viario y el canal nuevo de Camarles, en el PK 10 + 500; una rotonda al paso del camino de Balada; una rotonda en la carretera TV-3403, y otra en el camino del cementerio de Sant Jaume d’Enveja, para resolver los cruces de estas vías de manera satisfactoria.

Estudiar la necesidad, durante la redacción del Proyecto constructivo, de proyectar la vía entre el anillo viario y la playa de El Trabucador con el mismo ancho que el anillo, dado el interés turístico, paisajístico, cultural e industrial de la punta de La Banyà.

Incluir en los planos de servicios afectados, durante la redacción del Proyecto constructivo, la tubería general de desagüe de aguas residuales de Sant Carles de la Ràpita hasta la depuradora, así como a la red de agua que abastece la depuradora.

Prever, durante la redacción del Proyecto constructivo, un calendario para la ejecución de las obras en función de los sistemas de riego y desagüe de los campos agrícolas.

Incluir en el anexo medioambiental del Proyecto constructivo un protocolo para que los ayuntamientos afectados puedan hacer el seguimiento y el control de los informes ambientales.

Revisar, durante la redacción del Proyecto constructivo, las ubicaciones de las áreas de descanso en función de los condicionantes ambientales del momento.

Estudiar, durante la redacción del Proyecto constructivo, la iluminación de la vía ciclista en las zonas próximas a núcleos habitados.

De acuerdo con lo previsto por el artículo 17.2 del Real decreto legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos, la DGPAS ha realizado las consultas sobre la amplitud y el nivel de detalle del Estudio de impacto ambiental. Durante esta fase se ha recibido respuesta de los organismos siguientes: el Parque Natural del Delta de l'Ebre; la Dirección General de Medio Natural; el Consejo Comarcal de El Montsià; la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura; la ACA; el Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca, y el Ayuntamiento de L'Ampolla. Las respuestas a las consultas de amplitud hacen referencia, entre otros, a los siguientes aspectos: incorporar medidas preventivas y correctoras para el impacto sobre la fauna y medidas para evitar o corregir los impactos que generan los residuos; evitar o minimizar las afecciones sobre infraestructuras de riego, de particulares y de fincas; tener en cuenta la planificación urbanística de los municipios, y analizar alternativas para zonas sensibles.

El 2 de octubre de 2006 la ACA emitió un informe en el que hace un análisis hidrológico e hidráulico del Proyecto. Establece que el promotor debe plantear propuestas de regeneración de los márgenes de los cursos de agua afectados por las obras con modelos de plantación que tengan composiciones vegetales adecuadas a la zona de estudio, así como medidas integradoras para la recuperación del bosque de ribera potencial. También plantea que el Proyecto constructivo debe estudiar, de acuerdo con las recomendaciones de diseño de la ACA, la manera de dar continuidad a cauces bien determinados como el barranco de la Font de Gràcia, aparte de la red de acequias y canales.

El 24 de octubre de 2006 el Área de Conocimiento y Búsqueda de la Dirección General de Patrimonio Cultural emitió un informe favorable condicionado al hecho de que se llevara a cabo un seguimiento arqueológico durante la fase de movimientos de tierras. El promotor del Proyecto debe asumir el riesgo de que, en caso de que se detecten restos arqueológicos, estos se deben valorar y se deben tomar medidas para protegerlos.

El 10 de marzo de 2008 la Dirección General de Medio Natural emitió un informe favorable condicionado al cumplimiento de un conjunto de consideraciones:

El trazado del itinerario ciclista debe evitar cualquier vertido de escombros, tierra o residuos en las láminas de agua, especialmente en la fase de construcción. Si procede, se debe hacer un cierre de obra específico en la zona de Les Olles en caso de actuaciones continuadas en la zona, para evitar daños en el terreno. Se deben evitar las épocas de reproducción de los pájaros para evitar molestias innecesarias. Las pantallas visuales que se mencionan en el documento técnico no deben incluir especies propias del delta del Ebro, como las cupresáceas; la opción alternativa del taraje o taray (*Tamarix* sp.), parece la más adecuada para las posibles plantaciones. En todo caso, es necesario acordar estos aspectos con el Parque Natural del Delta de l'Ebre, dada la existencia de diferentes especies de taraje, algunas de ellas amenazadas, en el delta del Ebro, por lo que no se deben traer especies o ejemplares de jardinería o diferentes de las del delta.

La Nòria es un carrizal inundado en el que anidan especies protegidas de ardeidos y están presentes otras especies en peligro de extinción en Cataluña, como el escribano palustre (*Emberiza schoeniclus whiterbyi*). El trazado del camino del Riu Vell atraviesa la zona que limita con el carrizal inundado. De acuerdo con las disposiciones del documento adicional, creemos que en esta zona se debe limitar la velocidad de circulación a 30-40 km/h con la colocación de obstáculos en el suelo para que los vehículos vayan más despacio. La circulación de ardeidos entre La Nòria y la zona del L'Embut y L'Encanyissada es constante en muchas épocas

del año y existe riesgo de atropello. Es necesario que cualquier ampliación de la calzada evite el carrizal, que debe quedar protegido durante el período de obras con un jalonamiento rígido provisional que se debe retirar posteriormente. Se debe estudiar con el Parque Natural la conveniencia de poner otros elementos del tipo de pantallas visuales que se proyectan en otros lugares (como Les Olles) o una barrera de taraje en el margen oeste de la carretera, atendiendo también a las necesidades de conservación del canal y de la propia vía.

La vía ciclista evita la carretera situada entre La Nòria y la Casa de Fusta para realizar un nuevo trazado. El trazado debe pasar por el norte del canal de desagüe de L'Encanyissada y nunca por el sur, puesto que afectaría al carrizal de L'Encanyissada misma. El hecho de pasar por el margen norte facilita, además, la tranquilidad de la zona.

Después del documento complementario sólo se prevé la vía por el camino del Riu Vell. La alternativa anterior era muy perjudicial, tanto por la compartimentación del delta como porque se creaba una nueva fuente de penetración en la zona de L'Encanyissada - La Tancada. La solución adoptada, siguiendo la vía existente, y tras tener en cuenta los comentarios efectuados, es la más razonable.

Las medidas propuestas en el documento complementario para el tránsito de fauna parecen adecuadas.

La situación de un área de descanso de la vía ciclista cerca de la Casa de Fusta, pero a la vez lejos del lugar en el que están los miradores, el bar, los lavabos, etc. ya existentes parece artificiosa. Resultaría mejor mover esta área a la zona existente en la actualidad en la Casa de Fusta, puesto que, en la práctica, nadie se detendrá en este otro lugar teniendo cerca un polo de atracción tan potente como la mencionada casa. Por lo tanto, proponemos el desplazamiento del área de descanso a la Casa de Fusta.

El promotor debe ponerse en contacto y coordinarse con los servicios técnicos del Parque Natural del Delta de l'Ebre para llevar a cabo el seguimiento del desarrollo de la obra y evaluar *in situ* las medidas preventivas y correctoras determinadas en el Programa de vigilancia ambiental.

El Parque Natural del Delta de l'Ebre, en el informe redactado el 5 de marzo de 2008, expone las consideraciones siguientes:

Es muy importante que se haga realidad la alternativa de Els Muntells "Camino del Riu Vell" que se prevé en el documento complementario, puesto que la propuesta inicial del trazado presentaba un fuerte impacto ambiental en muchos aspectos.

La funcionalidad de la obra mejoraría considerablemente si se construyera un paso segregado para bicicletas por el lado norte del puente de La Pantena, puesto que es un punto peligroso en el que muchas veces los grupos de bicicletas -muy a menudo de escolares que hacen la Ruta de las lagunas- se encuentran con los vehículos motorizados.

En el acceso a la playa de El Trabucador (plano 5.3, hoja 3 de 4 del documento complementario), cualquier alternativa que prevea un aumento del ancho del camino actual o la creación de un nuevo camino para bicicletas se debe hacer en el lado norte de este camino. En el borde sur existe un salicornial inundable (un ecosistema poco frecuente en el delta y en Cataluña) donde se observan ejemplares de especies limícolas poco frecuentes que usan este lugar como punto de alimentación.

—3 Descripción del Proyecto y del Estudio de impacto ambiental

El Proyecto incluye la construcción de una carretera, con un anillo ciclista más o menos paralelo, que una los núcleos habitados y los principales puntos de interés de los márgenes derecho e izquierdo del delta del Ebro.

La carretera es de tipo local, de vía convencional 1 + 1, con velocidad de proyecto de 60 km/h, de 49.760 m de longitud, y está dividida en un total de cinco tramos: tres tienen un esquema de dos carriles de 3,5 m con arcenes de 1 m cada uno (plataforma 7/9), y dos, que son paralelos a otros ejes regionales, tienen un esquema de 6 m de ancho y 2 m de arcén (de ancho variable) con dos carriles de circulación (plataforma 6/8).

Tramo 1: Camarles - Deltebre (7/9): mayoritariamente sigue el trazado de las carreteras TV-3409 (con condicionamiento acabado el año 2000) y T-340, que actualmente se encuentran en buen estado y ya tienen la plataforma 7/9, hasta que

abandona la T-340 para atravesar Deltebre y el Ebro mediante un puente en Sant Jaume d'Enveja. Tiene una longitud de 8.210 m.

Tramo 2: Sant Jaume d'Enveja - Els Alfacs (7/9): la variante de Sant Jaume d'Enveja es un fragmento nuevo sobre campos. Tiene una longitud de 7.960 m. Este tramo presenta dos alternativas:

Primera. El anillo atraviesa la finca La Llanada, de forma que cruza un arrozal, más o menos por la línea divisoria de dos campos, hasta la carretera de El Trabucador; así, se permite que la laguna de La Nòria se pueda unir a L'Encanyissada, algo que la actual carretera del Riu Vell no permite.

Segunda. Alternativa de Els Muntells, prevista en el documento complementario, en el que el anillo aprovecha el trazado del camino del Riu Vell. El documento concluye que resulta la opción más favorable desde el punto de vista ambiental.

Tramo 3: Els Alfacs - Sant Carles de la Ràpita (7/9): aprovecha el trazado actual de la carretera paralela a la bahía de Els Alfacs. Tiene una longitud de 9.480 m.

Tramo 4: Sant Carles de la Ràpita - Amposta (6/8): aprovecha el trazado actual de la TV-3408. Tiene una longitud de 13.160 m.

Tramo 5 Amposta - Camarles (6/8): nueva vía de 500 m y el resto aprovecha el trazado de caminos que ya existen. Tiene una longitud de 10.950 m.

El anillo ciclista estará separado de las vías como mínimo por una valla y en algunos tramos compartirá el espacio con vehículos agrícolas o de limpieza de canales; cuando atraviese la carretera habrá una franja de color para mantener la integridad del carril bici. Durante la redacción del Proyecto constructivo se deben definir y concretar las siete u ocho zonas de descanso que habrá durante el recorrido. Se presentan dos alternativas:

Primera. Pasa por todos los núcleos habitados principales del delta del Ebro y por todas las zonas naturales de más interés, y cuenta con cuatro ramales diferentes. Tiene una longitud de 62.830 m, más 12.519 m correspondientes a los ramales. Es la opción escogida por el promotor porque, a pesar de que es más larga, tiene menos tramos de nueva construcción debido al aprovechamiento de más caminos existentes.

Segunda. Pasa por casi todos los núcleos habitados del delta del Ebro y por algunas de las zonas naturales de más interés y tiene cinco ramales diferentes. Uno de estos ramales es diferente de los de la alternativa anterior, pero queda casi incluido en el recorrido mismo. Tiene una longitud de 52.120 m, más 14.557 m de los ramales.

Para la opción de anillo viario + alternativa 1 del anillo ciclista el Estudio de impacto ambiental no identifica ningún impacto grave. Para la opción de anillo viario + alternativa 2 del anillo ciclista, el Estudio de impacto ambiental identifica un impacto grave (ocupación del suelo) y cinco impactos moderados-graves (geomorfología, hidrología, vegetación, efecto de barrera y espacios naturales de interés). A continuación añade que, sin embargo, las medidas de corrección que se proponen tendrán con toda probabilidad la capacidad de disminuir esta intensidad.

El Estudio de impacto ambiental concluye que dado que ninguno de los impactos presenta la condición de crítico o grave para la opción del anillo viario + alternativa 1 del anillo ciclista. Esta es la opción más destacada desde el punto de vista ambiental, si se atienden todas las recomendaciones del Estudio de impacto ambiental y las condiciones que se deben tener en cuenta durante la realización de las obras.

El Estudio de impacto ambiental y la documentación complementaria del Proyecto recogen las determinaciones que establece el artículo 2 del mencionado Decreto 114/1988, de 7 de abril, y proponen, entre otras cosas, las siguientes medidas preventivas y correctoras:

Control y recogida de residuos de manera selectiva.

Medidas para la gestión y la restauración de zonas de préstamo, de vertedero y de acopio; todas las zonas se deben legalizar debidamente.

Medidas establecidas para la protección de la fauna.

Medidas establecidas para la protección de la vegetación y la restauración con especies autóctonas.

Medidas para la protección y la restauración de la calidad del suelo y de las aguas superficiales y subterráneas.

Restauración de accesos que no coincidan con los existentes y que queden fuera de servicio, así como de los taludes que se construyan.

No hacer obras durante el período comprendido entre los meses de marzo y agosto en las zonas de interés natural.

Establecimiento de un programa de vigilancia ambiental (PVA).

Medidas para la conservación del patrimonio arqueológico y arquitectónico propuestas por la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura:

Incorporar en el Proyecto constructivo un programa de actuación compatible con el plan de obra que considere las iniciativas que se deben adoptar en caso de que se localice un yacimiento arqueológico o paleontológico no inventariado ni documentado.

Efectuar un seguimiento arqueológico durante los movimientos de tierras en todos sus aspectos.

Instalar pantallas de vuelo en los lugares donde el anillo viario atraviese las zonas húmedas incluidas en la red Natura 2000, y de pantallas vegetales allí donde el anillo viario atraviese áreas críticas para el avetoro.

Con respecto al avetoro, se deben cumplir las medidas que recoge el Plan de recuperación del avetoro.

Mantener la calidad de las aguas evitando vertidos de sustancias tóxicas y materia orgánica.

No se pueden hacer obras o actividades que puedan afectar al avetoro durante su ciclo reproductor, entre los meses de abril y julio, ambos incluidos.

Elementos para evitar el atropello a menos de 100 m de cursos o masas de agua críticas o sensibles.

Con respecto al fartet y el samarugo, se debe evitar la reducción y cualquier afectación del hábitat en dos franjas de la TV-3408 y en toda la zona paralela a la bahía de Els Alfacs.

Medidas establecidas para el tránsito de fauna.

Reducción de la velocidad en las zonas próximas a los carrizales que rodean ciertas lagunas litorales entre los PK 29 + 650 y 36 + 500, y en todo el ramal 2 del anillo que da acceso a Els Muntells.

—4 Capacidad del medio receptor

El Proyecto afecta al espacio Delta del Ebro, incluido en el Plan de espacios de interés natural aprobado por el Decreto 328/1992, de 14 de diciembre, y que está protegido como espacio natural de interés especial bajo la figura de parque natural. Además, este espacio ha sido designado zona de especial protección para las aves (ZEPA) con el código número ES0000020 a propuesta catalana en la red Natura 2000, que ha sido aprobada por el Acuerdo GOV/112/2006, de 5 de septiembre, por el que se designan zonas de especial protección para las aves (ZEPA) y se aprueba la propuesta de lugares de importancia comunitaria (LIC).

Hay ocho zonas húmedas en el ámbito del Proyecto incluidas en el Inventario de zonas húmedas de Cataluña: la laguna de L'Encanyissada (con código 2141900), la laguna de La Tancada (con código 2121900), la laguna de Les Olles (con código 2031900), las antiguas salinas de Sant Antoni (con código 2171900), las playas de L'Alfacada, La Platjola y Els Eucaliptus (con código 2181900), el sector norte de la bahía de Els Alfacs (con código 2211900), las surgencias naturales de los Ullals de l'Arispe y Baltasar (con código 2191900) y de los Ullals de la Panxa (con código 1861900).

Con respecto a la vegetación, el Proyecto puede afectar a los siguientes hábitats de interés comunitario del anexo I de la Directiva 92/43/CEE (Directiva de hábitats):

Turberas calcáreas con masiega (*Cladium mariscus*), con código 7210. Es prioritario.

Lagunas costeras, con código 1150. Es prioritario.

Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcocornetea fruticosae*), con código 1420. No es prioritario.

Prados y juncuales halófilos mediterráneos (*Juncetalia maritimi*), con código 1410. No es prioritario.

En relación con la fauna, el Proyecto se sitúa dentro el ámbito territorial del avetoro (*Botaurus stellaris*), una especie en peligro de extinción, y afecta a un área crítica de cría y alimentación regular durante la época de reproducción según consta en el Plan de Recuperación del Avetoro, aprobado a través del Decreto 259/2004, de 13

de abril, por el que se declara especie en peligro de extinción la gaviota de Audouin y se aprueban los planes de recuperación de varias especies.

Según el Plan de recuperación del fartet (*Aphanius iberus*) y del samarugo (*Valencia hispanica*), aprobado mediante el mencionado Decreto 259/2004, de 13 de abril, el Proyecto se sitúa dentro el ámbito territorial de estas especies en peligro de extinción.

Con respecto al patrimonio geológico, el Proyecto atañe a un espacio del Inventario de espacios de interés geológico de Cataluña denominado Frente del Delta del Ebro (Hemidelta Norte), con código número 320 del Inventario.

En cuanto al patrimonio arqueológico en la zona afectada por el Proyecto, el anillo viario no afectará a ningún elemento patrimonial catalogado, mientras que los ciclistas pasarán por el medio de cuatro elementos (el Lligallo del Roig —PA2—, esclusa del antiguo canal de Mar —PA10—, núcleo de Sant Jaume d'Enveja —PA17—, y Deltebre, Jesús i Maria y La Cava —PA18), pero no producirá efectos negativos.

El Estudio de impacto ambiental destaca, entre los diferentes impactos potenciales, los siguientes:

Afección sobre la hidrología por la proliferación de sólidos en suspensión y por contaminación de las aguas superficiales, de los canales y de las acequias alrededor de la obra.

Afección sobre la vegetación por la pérdida de la vegetación natural por tala y desbroce de las ocupaciones directas de la infraestructura, y por riesgo de incendio más elevado.

Afección sobre la fauna por la alteración de las condiciones en época de cría, el efecto de barrera de la infraestructura, y alteraciones de las condiciones del medio.

El ramal del anillo viario con el carril bici asociado que conecta con la playa de El Trabucador coincide, en su último tramo, con un proyecto de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente que consiste en un camino para peatones de 3 m de ancho adosado a un carril bici de 3 m más que va más o menos paralelo a la bahía de Els Alfacs desde Sant Carles de la Ràpita hasta el comienzo de la playa de El Trabucador. En este último tramo, la carretera actual limita por el sur con un ecosistema muy importante y muy bien conservado de vegetación halófila, con una superficie muy escasa en el delta del Ebro y en Cataluña. Por eso es necesario que ambos proyectos tengan en cuenta este hecho y que, si se ha de aumentar la superficie ocupada respecto a la situación actual, se haga por la parte norte de la carretera actual, donde no existe este riesgo.

Dado que se trata de una actuación con impactos potenciales que no ocupan una extensión excesiva y dado el carácter temporal de las afecciones, se considera que la capacidad del medio afectado por el Proyecto es suficiente.

Una vez analizada la capacidad del medio y los posibles impactos sobre el medio asociados al Proyecto, se concluye que el impacto global de la construcción y la explotación de la nueva carretera del anillo viario del delta del Ebro con la alternativa 1 del anillo ciclista se considera compatible, teniendo en cuenta que las medidas preventivas y correctoras permiten minimizar el efecto negativo sobre la fauna, la flora, la hidrología y el suelo, principales elementos ambientales afectados por el Proyecto, y permiten también compatibilizar la actuación con los objetivos de la red Natura 2000.

—5 Evaluación

Visto el Proyecto, el Estudio de impacto ambiental y la documentación complementaria, y visto el expediente de información pública, dada la capacidad del medio, y a propuesta de la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad, la Ponencia Ambiental formula la declaración de impacto ambiental del Proyecto de construcción y explotación de la nueva carretera del anillo viario del delta del Ebro con la alternativa 1 del anillo ciclista con carácter favorable si se ejecutan las medidas establecidas en el Estudio de impacto ambiental, el expediente de información pública, la documentación complementaria y las condiciones adicionales fijadas en este Acuerdo.

—6 Condiciones adicionales

a) Sobre la definición del Proyecto.

Se debe abandonar definitivamente la propuesta inicial de trazado y ejecutar la propuesta del documento complementario por el camino del Riu Vell.

Las zonas de instalaciones auxiliares y las áreas de descanso del anillo ciclista (con los elementos y el dimensionado previstos en el documento complementario), que el promotor definirá en el Proyecto constructivo, no se pueden valorar en este Acuerdo por carencia de información suficiente, de forma que se deben valorar de manera independiente. En este sentido, es necesario tener en cuenta la necesidad ya expresada de desplazar la ubicación del área de descanso situada cerca de la Casa de Fusta para situarla propiamente en este punto de interés.

El nuevo puente de La Pantena debe incluir un paso protegido para bicicletas para facilitar a estos vehículos una conexión segura entre las vías aptas para ellos del norte y el sur de L'Encanyissada. Esta consideración, que planteó el Parque Natural del Delta de l'Ebre en el informe de 11 de octubre de 2006 y que ha ratificado en el informe de 5 de marzo de 2008, no ha recibido respuesta del promotor.

La vía ciclista evita la carretera situada entre La Nòria y la Casa de Fusta para hacer un nuevo trazado. El trazado debe pasar por el norte del canal de desagüe de L'Encanyissada y nunca por el sur, puesto que afectaría al carrizal de L'Encanyissada misma. El hecho de pasar por el margen norte facilita, además, la tranquilidad de la zona.

b) Sobre la hidrogeología.

Se deben cumplir todas las prescripciones que recoge el informe de la ACA de 2 de octubre de 2006, entre las cuales destacan las siguientes:

El promotor debe plantear propuestas de regeneración de los márgenes de los cursos de agua afectados por las obras con modelos de plantación que tengan composiciones vegetales adecuadas a la zona de estudio, así como medidas integradoras para la recuperación del bosque de ribera potencial.

El Proyecto constructivo debe estudiar, de acuerdo con las recomendaciones de diseño de la ACA, cómo se puede dar continuidad a cauces bien determinados como el barranco de la Font de Gràcia, además de la red de acequias y canales.

Minimizar las afecciones sobre las infraestructuras de la Comunidad General de Regantes del Canal de la Derecha del Ebro.

c) Sobre la fauna y flora.

En el acceso a la playa de El Trabucador (plano 5.3, hoja 3 de 4 del documento complementario), cualquier alternativa que prevea un aumento del ancho de la afectación respecto a la de la carretera actual se debe hacer por el lado norte, puesto que en la parte sur existe un salicornial inundable (un ecosistema poco frecuente en el delta y en Cataluña) y con una superficie muy escasa, donde se observan ejemplares de especies limícolas poco frecuentes que usan este lugar como punto de alimentación.

d) Sobre el patrimonio cultural.

Se debe incorporar al Proyecto de construcción un programa de actuación compatible con el plan de obra que considere las iniciativas que se deben adoptar en caso de que se localice algún yacimiento arqueológico o paleontológico no inventariado ni documentado.

Se debe hacer un seguimiento arqueológico durante los movimientos de tierras en todos sus aspectos.

e) Sobre el Programa de vigilancia ambiental.

Se debe delimitar la obra con un jalonamiento flexible fuera de las zonas protegidas. La delimitación debe ser con jalonamiento rígido con piezas de hormigón New Jersey cuando la obra se haga dentro de cualquier área protegida o en los límites de cualquier área protegida, especialmente, y como ya se ha expresado, en el caso del carrizal de L'Encanyissada.

Se deben aplicar medidas de protección para la vegetación no afectada directamente por las obras, pero se encuentre cerca de estas.

Se debe diseñar un plan de tierras de excavación de la obra que determine la gestión y el destino final. Este plan debe priorizar la reutilización de los excedentes de tierra, siempre que sus características fisicoquímicas lo permitan.

Se debe diseñar un plan de vías de acceso y de salida que refleje todos los caminos y los accesos necesarios para la ejecución de la obra antes de su comienzo.

El parque de maquinaria, los acopios de materiales y las instalaciones provisionales de obra se deben situar en zonas de mínimo riesgo de contaminación (llanas, poco permeables y alejadas de rieras y torrentes) y de mínima afectación ecológica.

Una vez utilizadas, el promotor debe restaurar estas zonas y las debe restituir a la situación inicial.

Es necesario especificar detalladamente en el Programa de vigilancia ambiental los parámetros que se deben analizar de los diferentes vectores afectados (atmósfera, agua subterránea, ruido, etc.), así como la periodicidad de este seguimiento para garantizar el cumplimiento y la aplicación de las medidas que establecen el Estudio de impacto ambiental y esta declaración de impacto ambiental. El promotor también debe hacer un seguimiento periódico de las características (aspectos hidrológicos, fauna, flora...) de las lagunas y las corrientes de agua adyacentes a la obra.

Es necesario hacer un seguimiento de la contaminación atmosférica (captadores de polvo...), mediante el control de los niveles de emisión y sus efectos.

Se debe hacer un seguimiento de las pantallas de vuelo que se instalen en los tramos en los que el anillo viario atraviese zonas húmedas incluidas en la red Natura 2000.

Se debe responsabilizar al promotor del Proyecto de ejecución del Programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Este debe disponer de una dirección ambiental de obra que debe tener como función vigilar el cumplimiento correcto de todo lo que dispone esta declaración de impacto ambiental mediante un minucioso seguimiento de las obras. Las incidencias ambientales se deben reflejar en el libro de obra y en los informes técnicos mensuales.

El promotor debe ponerse en contacto y coordinarse con los servicios técnicos del Parque Natural del Delta de l'Ebre para llevar a cabo el seguimiento del desarrollo de la obra y evaluar *in situ* las medidas preventivas y correctoras determinadas en el Programa de vigilancia ambiental.

Se debe constituir, antes del inicio de las obras, una comisión mixta de concertación y control entre el promotor de las obras, el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda, el Parque Natural del Delta de l'Ebre, los ayuntamientos afectados por el Proyecto y la Comunidad General de Regantes del Canal de la Derecha del Ebro. Esta comisión técnica debe velar por el contenido, la periodicidad, la aplicación y la época de ejecución de las medidas preventivas y correctoras que señalan el Estudio de impacto ambiental y esta declaración de impacto ambiental.

Es necesario enviar al Departamento de Medio Ambiente y Vivienda, antes del comienzo de la obra, una copia del Programa de vigilancia ambiental definitivo, en el que se deben haber incorporado los controles y los sistemas de gestión que establece esta declaración.

Esta declaración de impacto ambiental se debe adjuntar a los trámites administrativos y resolutorios de la Generalidad de Cataluña que autoricen totalmente o parcial este Proyecto.

De acuerdo con lo que establece el artículo 15 del Real decreto legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos, cuando el órgano sustantivo autorice el Proyecto debe poner a disposición del público la información siguiente:

- a) El contenido de la decisión y las condiciones impuestas.
- b) Las razones y consideraciones principales en las que se basa la decisión, en relación con las observaciones y las opiniones expresadas durante la evaluación de impacto ambiental.
- c) Una descripción, cuando sea necesario, de las principales medidas para evitar, reducir y, si es posible, anular los principales efectos adversos.

De acuerdo con lo que establece el artículo 5 del Decreto 114/1988, de 7 de abril, de evaluación de impacto ambiental, esta declaración de impacto ambiental se debe hacer pública mediante su publicación en el DOGC y se debe dirigir a la Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.

(12.107.009)