

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 8147** *Resolución de 23 de junio de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Aumento de capacidad de la carretera N-II, tramo Orriols-La Jonquera, puntos kilométricos 734+000 a 772+000.*

El proyecto al que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el grupo 6 del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 7.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación.

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Antecedentes. Descripción sintética. Alternativas*

- 1.1 Promotor y órgano sustantivo.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

- 1.2 Objeto y justificación.

La carretera N-II en su tramo entre Orriols y La Jonquera está constituida por una calzada única con un carril por sentido de circulación con arcenes de 1 metro de anchura. La intensidad de tráfico actual es muy elevada con un porcentaje de pesados que llega al 27%, la infraestructura proporciona niveles de servicio insuficientes y no puede soportar futuros incrementos de tráfico. Las características del trazado de la carretera junto con la alta intensidad de tráfico dan lugar a índices de accidentalidad elevados. Atraviesa los núcleos urbanos de BÀscara y Pont de Molins.

Debido a lo anterior la Dirección General de Carreteras promueve este proyecto con objeto de aumentar la capacidad de la N-II, mejorar la seguridad vial, solucionar los problemas ocasionados por el paso de la N-II por los núcleos urbanos de BÀscara y Pont de Molins, favorecer el desarrollo económico de la zona, responder a la demanda social que reclama la duplicación de la calzada de la N-II, dando continuidad al desdoblamiento realizado a lo largo de los últimos años, y mejorar la rentabilidad económica de su explotación

- 1.3 Localización.

El tramo objeto del proyecto se sitúa en la provincia de Girona, Comunidad Autónoma de Cataluña.

La actuación se divide en 6 tramos que discurren por los siguientes términos municipales:

Tramo I (Orriols-BÀscara): BÀscara, Vilademuls y Viladasens.

Tramo II (variante de BÀscara): Pontós, Garrigàs, BÀscara, Navata, Saus, Camallera, Llampaiés y Vilademuls.

Tramo III (BÀscara-variante de Figueres): Pontós, Borrassá, Vilamalla y Garrigàs.

Tramo IV (variante de Figueres-Pont de Molins): Vilamalla, Far d'Empordà, Vilabertran, Cabanes, Figueres y Llers.

Tramo V (variante de Pont de Molins): Biure, Cabanes, Llers, Pont de Molins, Masarac, Capmany y Figueres.

Tramo VI (Pont de Molins-La Jonquera): Pont de Molins, Biure, Capmany y Agullana.

1.4 Antecedentes.

La Dirección General de Carreteras comenzó la tramitación ambiental de cuatro subtramos del tramo objeto de esta declaración, Orriols-La Jonquera, con la remisión de los correspondientes documentos iniciales o ambientales.

En la tramitación ambiental de estos proyectos, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, órgano ambiental, indicó que la evaluación debería realizarse de forma conjunta de todas las actuaciones sobre la carretera N-II en esta zona que estaban en tramitación en ese momento así como otros tramos contiguos o próximos a estos que se fuesen a tramitar.

A la vista de lo anterior, la Dirección General de Carreteras decidió agrupar todos los tramos entre Orriols y La Jonquera en un único proyecto de acuerdo con lo decidido por el órgano ambiental.

En el apartado 3.1 de esta declaración se describe con más detalle la tramitación ambiental realizada.

1.5 Descripción sintética.

Los aproximadamente 40 km de longitud de la actuación se han dividido en seis tramos para su estudio y en algunos tramos (en los que no se realiza duplicación) se han analizado y evaluado diferentes alternativas.

Los tramos en los que se divide el proyecto y sus características actuales son:

Tramo I: Orriols-Báscara: Comienza en el punto kilométrico 734+000 de la N-II, tras el cruce de la carretera N-II con la riera de Cinyana al sur de Orriols y termina en el punto kilométrico 738+000 al sur de la localidad de Báscara (a 1 km de la entrada).

Tramo II: Variante de Báscara: En este tramo la actual carretera atraviesa la población de Báscara y cruza el río Fluvià hacia la mitad del tramo.

Tramo III: Báscara-Variante de Figueres: El tramo comienza en el punto kilométrico 741+400, a la altura del punto kilométrico 743+600 se produce el paso de la N-II bajo la estructura del AVE, que está preparada para la duplicación de la carretera por su margen derecha.

Tramo IV: Variante de Figueres-Pont de Molins: Este tramo tiene actualmente 9,7 kilómetros y corresponde a la variante de Figueres, va a discurrir por una gran llanura por lo que la carretera se encuentra en todo el trayecto sobre la cota de terreno natural, en relleno.

Tramo V: Variante de Pont de Molins: La actual N-II en este tramo discurre entre el núcleo de Els Hostalets (término municipal de Llers) y la zona de Can Gener (proximidades de la intersección con la carretera GIV-5044 en el término municipal de Biure) atravesando en su recorrido el cauce de La Muga y la población de Pont de Molins.

Tramo VI: Pont de Molins-La Jonquera: Este tramo comienza en punto kilométrico 763+100 de la N-II y sigue el corredor de la N-II entre la infraestructura del AVE, la autopista AP-7 y el río Llobregat d'Empordà.

1.6 Alternativas del estudio de impacto ambiental.

Tramo I: Orriols-Báscara.

Alternativa TI-1: Duplicación: Se aprovecha lo máximo posible la carretera actual aunque la presencia de edificaciones a los lados de ésta hace necesarios algunos ajustes que reducen la longitud de carretera a aprovechar, dejando esta como vía de servicio. En el punto kilométrico 2+350 se ubica el enlace de Orriols, con una tipología de pesas.

Alternativa TI-2: Variante: Para evitar la excesiva cercanía a las edificaciones, el Ayuntamiento de Básacara, en respuesta a las consultas ambientales realizadas ha propuesto la ejecución de una variante por el oeste de dichas edificaciones hacia el DO 0+600. Discurre por campos de cultivo hasta llegar al enlace de Orriols, donde nuevamente vuelve a conectar con el trazado actual de la N-II, que se va a aprovechar para dar acceso a las edificaciones colindantes.

Tramo II: Variante de Básacara.

Alternativa TII-1: Su longitud es de 4.111,61 metros. Tras una alineación curva a derechas que salva en primer lugar el Rec de Mas d'Espolla y unos metros más adelante, en el DO 0+715, cruza mediante un paso inferior el Camino de Santiago. Tras retomar la dirección norte-nordeste, discurre entre la Riera de Colomers y la autopista AP-7, salvando el núcleo urbano de Bàscara por el este. Cruza el río Fluvià en el punto kilométrico 2+275 mediante un viaducto de 575 metros de longitud. Termina en el punto kilométrico 4+111, que corresponde aproximadamente con el punto kilométrico 742+300 de la N-II, justo antes del futuro enlace de Pontós.

Alternativa TII-2: Su longitud es de 4.197 metros. La primera parte es similar a la de la alternativa anterior. El trazado discurre más próximo y en paralelo a la autopista AP-7, sin cruzarla, que la alternativa anterior. El puente sobre el río Fluvià en el punto kilométrico 2+710 tiene 700 m de longitud. Termina en el mismo punto de la N-II que la alternativa anterior.

Alternativa TII-3: Su longitud es de 4.135 metros. Al igual que las otras dos alternativas comienza en el punto kilométrico 738+000 de la carretera. Se diferencia de ellas en que cruza la autopista AP-7, en el punto kilométrico 1+180 mediante un viaducto de 110 metros de longitud que comienza en el D.O. 1+180, habiendo rebasado previamente con la Riera dels Colomers. Posteriormente cruza la vega y cauce del río Fluvià mediante un viaducto de 510 metros de longitud en el punto kilométrico 3+045. Luego cruza de nuevo la autopista para unirse a la N-II a la altura del punto kilométrico 3+700, para finalizar en el mismo punto que las alternativas anteriores, justo antes del futuro enlace de Pontós, proyectado para enlazar la carretera nacional N-II con la carretera local GI-V-5125.

Tramo III: Básacara-Variante de Figueres.

Se define una única alternativa que se limita a la duplicación de la carretera actual.

El tramo comienza en el punto kilométrico 741+850 de la N-II utilizando la carretera actual como calzada izquierda. La estructura del AVE sobre la N-II existente en el punto kilométrico 743+600 aproximadamente (punto kilométrico 1+150 del trazado) también está preparada para la duplicación por la derecha. A continuación pasa bajo la autopista AP-7 y la duplicación vuelve a cambiar de lado. Vuelve a cruzar el AVE con un paso superior. Antes del final del tramo se proyecta el enlace sur de Figueres en el punto kilométrico 5+580.

Tramo IV: Variante de Figueres-Pont de Molins.

Se define una única alternativa: La duplicación de la carretera actual. El trazado consiste en la ejecución de una nueva calzada, paralela en todo el tramo a la calzada existente de la N-II, con mediana estricta de 2 m en todo el tramo. Todo el trazado se ha desarrollado para una velocidad de proyecto de 80 km/h. Cruza diversas carreteras y líneas de ferrocarril, como la Barcelona-Orto Bou, y el río Manol, mediante un viaducto en el punto kilométrico 5+300. La duplicación incluye los enlaces con la carretera C-31 a Torroella de Montgrí y con la C-260 a Roses. Finaliza este tramo en el punto kilométrico 9+900 (punto kilométrico 758+150 de la N-II).

Tramo V: Variante de Pont de Molins.

Alternativa TV-1: La alternativa TV-1 presenta una disposición alargada curva, de sentido sur-norte y sensiblemente paralela al trazado de la autopista AP-7 en ese entorno, dejando la población de Pont de Molins al oeste del mismo. Tras separarse de la N-II cruza el río Muga, que marca el límite de los términos municipales de Llers y Pont de Molins. A

partir de aquí, el trazado avanza hacia el norte, recorriendo la llanura que forman los ríos Muga y su afluente: el Llobregat de l'Empordà, entre el núcleo urbano de Pont de Molins y la autopista AP-7. El final de esta alternativa se encuentra en el DO 5+520, que coincide con el punto kilométrico 763+600 de la N-II.

Alternativa TV-2: A diferencia de la anterior, se desprende de la N-II antes del cruce con la autopista, discurrendo en la primera parte al este de la autopista. Cruza el río Muga, con un viaducto muy próximo al de la autopista que marca el límite con el término municipal de Pont de Molins. A partir de aquí, la alternativa avanza hacia el norte, primero por el término municipal de Pont de Molins y después por el término municipal de Cabanes, con la AP-7 actuando de límite por el oeste. El trazado recorre la llanura que forman los ríos Muga y su afluente el Llobregat de l'Empordà. Finalmente, el trazado cruza la AP-7, nuevamente en el término municipal de Pont de Molins, para conectar con la actual N-II en el punto kilométrico 763+600 de la N-II.

Alternativa TV-3: Se diferencia de la anterior en que en la parte que discurre al este de la autopista lo hace en paralelo y muy próxima a ésta, cruzando el río Muga en el mismo punto que la anterior. Cruza la autopista prácticamente en el límite del término municipal de Pont de Molins para incorporarse a la N-II al finalizar el trazado en variante.

Alternativa TV-4: Esta alternativa en variante se separa de la actual N-II mucho antes que las anteriores, en el entorno del punto kilométrico 757+000 de la N-II y discurre por los términos municipales de Figueres y Llers, en paralelo al límite municipal con Cabanes. Junto a la carretera dels Hostalets y el camino del Forn d'en Gestí, el trazado de esta alternativa gira ligeramente al Oeste, para, una vez cruzado el río Muga, discurrir paralelo a la AP-7, coincidiendo con la alternativa TV-3.

Tramo VI: Pont de Molins-La Jonquera.

Se define una única alternativa: la duplicación de la carretera actual. El trazado tiene su origen en el punto kilométrico 763+600 de la N-II. Desde el inicio del proyecto hasta el cruce del río Llobregat y de la AP-7 (punto kilométrico 767+200), el trazado discurre paralelo a la AP-7 por el lado oeste. A la altura del punto kilométrico 767+000 de la N-II la carretera cruza el río Llobregat y la AP-7, muy próximos en esta zona. Se prevén conexiones con la red viaria antes y después de estos cruces. Desde la intersección con la carretera GI-602 hasta el final del proyecto, el desdoblamiento de la calzada se realizaría por la margen derecha para evitar la afección al LIC ES5120005 (Río Llobregat d'Empordà-Riera de Torrelles). Debido a la presencia en esta margen de terreno montañoso, se deben realizar desmontes que podrán ser más o menos significativos. El tramo finaliza en el punto kilométrico 772+000 de la N-II.

Alternativa 0: La alternativa 0 consiste en la no actuación sobre la actual carretera N-II. En el apartado 1.2 anterior se ha reflejado la justificación de la necesidad de actuar en este tramo de la N-II.

Alternativa ampliación AP-7: No se analiza en este estudio la ampliación de la AP-7 pues ya se analizó (con el mismo nivel de detalle que el resto) entre las alternativas estudiadas en el estudio de impacto ambiental del estudio informativo carretera N-II, autovía, tramo: Girona-Frontera francesa, de 2003, en el que fue analizada y rechazada.

1.7 Alternativa propuesta.

Las alternativas seleccionadas en el estudio de impacto ambiental para cada tramo se resumen a continuación:

Alternativa	Punto kilométrico inicio N-II	Punto kilométrico final N-II	DO Inicio	DO Final	Tipo de actuación	Nombre del tramo
TI-1 (*)	734+000	738+000	0+000	3+966	Duplicación*.	Orriols-Báscara.
TII-2	738+000	741+400	0+000	4+197	Variante.	Variante Báscara.
TIII	741+400	748+400	0+000	6+588	Duplicación.	Báscara-variante Figueres.

Alternativa	Punto kilométrico inicio N-II	Punto kilométrico final N-II	DO Inicio	DO Final	Tipo de actuación	Nombre del tramo
TIV	748+400	759+100	0+423	9+900	Duplicación.	Variante Figueres-Pont de Molins.
TV-4	757+000	763+600	0+000	6+149	Variante.	Variante Pont de Molins.
TVI	763+600	772+000	0+000	8+780	Duplicación.	Pont de Molins-La Jonquera.

(*) Tras el proceso de información pública, la alternativa finalmente seleccionada por el promotor es la TI-2 en Variante.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Geología y geomorfología.

El ámbito del proyecto, englobado principalmente en la comarca del Alt Empordà, está constituido por una extensa planicie y un conjunto montañoso que pertenece en el extremo oriental a la Cordillera de los Pirineos. A nivel regional, la zona del proyecto queda caracterizada principalmente por relieves suaves y deprimidos correspondientes al relleno sedimentario (terciario y cuaternario) de la Fosa del Empordà.

En relación con el patrimonio geológico, existe un elemento catalogado como de interés geológico (geozonas y geotopos) en el entorno del tramo VI Pont de Molins-La Jonquera. Se trata de la geozona de El Mont-roig y los encabalgamientos del Biure, cuyo límite se encuentra a unos 34 metros al Este en el entorno de los puntos kilométricos 2+300 a 3+100 del tramo VI.

Edafología.

Los suelos presentes en la zona del proyecto son entisoles, aridisoles e inceptisoles.

El riesgo de erosión en los tramos I, II y III resulta alto, coincidiendo con los relieves de cerros sinuosos y redondeados. Los tramos IV y V se desarrollan en la plana ampurdanesa que está considerada de riesgo medio. El tramo VI discurre por la llanura del río Llobregat d'Empordà con riesgo de erosión medio.

Hidrología.

El corredor de estudio se localiza sobre la demarcación hidrográfica de las Cuencas Internas de Cataluña. Las cuatro cuencas principales que integran la zona de estudio son: la cuenca del río Muga, la del Fluvià, la del Ter y la del Rec Sirvent. Estos ríos están caracterizados por un régimen pluvial con un caudal máximo en primavera y un máximo secundario en otoño.

Los cauces más importantes de la zona del proyecto son:

En la cuenca del río Muga: Rec del Molí, Rec Aragall, Còrrec de Comunera, Barranc de les Tórtors, Ricardell, Torrent de les Avals, Llobregat d'Empordà, Manol y Muga.

En la cuenca del río Fluvià: Rec de Corberola, Riera de Santa Anna y Fluvià.

En la cuenca del Rec Sirvent: Rec del Molí y Rec Sirvent.

Según los datos de la Agencia Catalana del Agua, la calidad de las aguas del Fluvià, del Muga y el Llobregat d'Empordà es buena mientras que la calidad de los ríos Rec Sirvent, Manol y riera d'Àlguema es mala.

Inundabilidad:

Las zonas inundables más destacadas (período de retorno de 500 años) se centran en la cuenca del río Muga:

Zonas aguas arriba de la confluencia del río Manol con el río Muga.

Margen derecho del río Llobregat del Empordà, entre la A-7 y Peralada, y hasta Cabanes.

La margen izquierda del río Manol (entre este río y el núcleo urbano de Figueres).

Se constata que las principales zonas inundables que afectan a las alternativas de trazado se sitúan en la zona de Figueres.

Hidrogeología.

El trazado cruza en su recorrido tres unidades diferentes o masas de agua:

Cuenca alta del Muga.

Fluviodeltaico del Fluvià-Muga.

Cuenca del Empordà.

En el interior del acuífero protegido Cuenca del Empordà se encuentra el trazado de tramo IV variante de Figueres-Pont de Molins que se encuentra entre los dos cruces de la N-II con la línea de ferrocarril Barcelona-Port Bou (puntos kilométricos 1+650 a 6+900, puntos kilométricos de la N-II aproximadamente 750+000 a 755+000).

En cuanto a los datos de calidad de aguas subterráneas en el estudio de impacto ambiental se indica que se ha localizado exceso de concentración de nitratos en muchos pozos y, en alguno, exceso de concentraciones de amonio o nitritos.

Vegetación.

La vegetación de la zona se ve condicionada por los usos del suelo a lo largo del tiempo y se puede apreciar un claro impacto del hombre sobre la vegetación natural típicamente mediterránea. La zona de estudio se caracteriza por la presencia de una estructura de mosaico, con zonas agrícolas y forestales y áreas de transición entre ambas, refugio y zona de alimentación de la fauna de la zona.

Entre las comunidades vegetales, destacar la importancia de las que se aproximan más a las primarias: encinares, alcornoques y vegetación de ribera. Suelen aparecer en compañía de pinares.

Como comunidades secundarias destacan dos tipos de formaciones del monte mediterráneo: La garriga y la maquia. Finalmente hay que incluir los campos de cultivo, donde la cobertura arbórea deja paso a la herbácea o a la arbustiva (viñedos y frutales, tales como almendros y olivar).

El riesgo de incendio forestal en la zona está asociado a la presencia en el entorno de los cultivos herbáceos. El tramo VI es el más sensible a los incendios forestales pues los alcornoques presentan un riesgo muy elevado y donde en la actualidad se pueden observar los efectos de los grandes incendios de 2012 (se quemaron más de 8.500 Ha forestales) en el Alt Empordà.

Fauna.

Entre las especies presentes en la zona destacan el quebrantahuesos y la nutria, el primero cuenta con un Plan de Recuperación y la segunda con un Plan de Conservación que a continuación se resumen:

Plan de recuperación del quebrantahuesos (*Gypaetos barbatus*): El tramo VI es el que mayor superficie coincidente tiene con el plan de recuperación del quebrantahuesos. El estudio de impacto ambiental remarca que esta especie solo frecuenta la cadena montañosa de Pirineos y Pre-Pirineos, siendo excepcional en el Alt Empordà.

Plan de conservación de la nutria (*Lutra lutra*): En el entorno del ámbito de estudio el Plan de conservación de la nutria resulta de aplicación en la cuenca del Muga (río Muga, río Llobregat d'Empordà, río Torrelles, río Ricardell, río Manol, riera de Àlguema y riera de Figueres) y en la cuenca del Fluvià (río Fluvià) por lo tanto muchas alternativas en los diferentes tramos afectan al Plan de conservación de la nutria.

A continuación se incluye el inventario de las especies detectadas en el ámbito de estudio para cada clase:

Peces: La comunidad piscícola está formada por la anguila (*Anguilla anguilla*), la trucha común (*Salmo trutta fario*), el barbo de montaña (*Barbus meridionalis*), la carpa (*Cyprinus Carpio*), el *barb roig* o piscardos (*Phoxinus phoxinus*) y la *bagra comuna* o bagre (*Squalius cephalus*).

Anfibios: En la zona está presente la salamandra (*Salamandra salamandra*), el tritón palmeado (*Triturus helveticus*), el tritón jaspeado (*Triturus marmoratus*), el sapo partero común (*Alytes obstetricans*), el sapillo pintojo mediterráneo (*Discoglossus pictus*), el sapo de espuelas (*Pelobates cultripes*), el sapillo moteado común (*Pelodyctes punctatus*), el sapo común (*Bufo bufo*), el sapo corredor (*Bufo calamita*), la ranita meridional (*Hyla meridionalis*) y la rana bermeja (*Rana temporaria*). La mayoría de estos anfibios se encuentran protegidos por la Ley 12/2006, de medidas en materia de medio ambiente y modificación de Leyes previas de la Generalitat de Catalunya.

Reptiles: Entre los reptiles el estudio de impacto ambiental destaca la presencia de la tortuga de rierol o galápago leproso (*Mauremys leprosa*), y de la tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*).

Aves: Las especies forestales más destacables (incluidas en el anexo I de la Directiva 2009/147/CE, de Conservación de Aves Silvestres) son el abejero europeo (*Pernis apivorus*), el águila culebrera (*Circaetus gallicus*), el águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), el búho real (*Bubo bubo*) y el chotacabras gris (*Caprimulgus europaeus*). Otras rapaces diurnas que podrían nidificar en la zona de estudio y que también están protegidas pero menos amenazadas son el azor (*Accipiter gentilis*), el gavilán (*Accipiter nisus*) y el busardo ratonero (*Buteo buteo*), el cárabo (*Strix aluco*) y el búho chico (*Asio otus*).

En las áreas abiertas de la zona de estudio podrían estar presentes especies destacables, como el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el alcotán (*Falco subbuteo*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), el alcaraván (*Burhinus oediconemus*), la totovía (*Lullula arborea*), el bisbita campestre (*Anthus campestris*), la cogujada montesina (*Galerida theklae*), la curruca rabilarga (*Sylvia undata*) y el escribano hortelano (*Emberiza hortulana*); casi todas los anteriores están incluidas en el anexo I de la Directiva de Aves Silvestres 2009/147/CE.

Muy próximos a alternativas del trazado se ha detectado presencia y cría de aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y de carraca europea (*Coracias garrulus*).

Mamíferos: Además de la presencia de nutria (*Lutra lutra*) hay que destacar otras especies protegidas por la Ley 12/2006: El erizo europeo (*Erinaceus europaeus*), el erizo moruno (*Atelerix algirus*), el turón (*Mustela putorius*), la comadreja (*Mustela nivalis*), el gato montés (*Felis silvestris*), la ardilla (*Sciurus vulgaris*) y la rata de agua (*Arvicola sapidus*).

El tejón, la garduña y la gineta son especies no catalogadas mientras que el jabalí, el gamo, el corzo, el muflón, el zorro, el conejo y la liebre europea son especies cinegéticas.

Otras especies de interés: Es posible la presencia de moluscos bivalvos de agua dulce autóctonos en dos de los afluentes del río Fluvià por lo que se tendrá en cuenta entre las medidas preventivas y correctoras el análisis de la posible presencia de náyades (*Unio aleroni*) en el ámbito del proyecto.

Espacios naturales de interés.

Los tramos I, II, IV y V no van a interceptar ningún espacio protegido, localizándose a distancia suficiente como para no generar impactos directos. En cambio, las tres alternativas del Tramo II cruzarán el espacio LIC Riu Fluvià y la alternativa única del Tramo VI discurrirá paralela por el límite del espacio LIC Riu Llobregat d'Empordà. Ambos espacios pertenecen a la Red Natura 2000.

Espacios Red Natura 2000:

LIC Riu Fluvià (ES5120021): tiene una superficie de 1.323,60 ha. Es un espacio fluvial de gran valor ecológico y paisajístico y al no estar interrumpido por ningún embalse artificial de agua supone un corredor biológico de primer orden. Posee bosques de ribera

en muy buen estado de conservación entre los que destacan las alisedas. Es el mejor representante en Cataluña de sistemas fluviales de régimen mediterráneo. Funciona como conector entre «La Alta Garrotxa» y la zona costera, con presencia de nutria (*Lutra lutra*) y de barbo de montaña (*Barbus meridionalis*).

Los hábitats de interés comunitario del anexo I de la Directiva 92/43/CEE que han motivado la inclusión del río Fluvià en la Red Natura 2000 son los siguientes (también se indica el porcentaje de ocupación del hábitat en relación a la superficie del LIC):

- HIC 3250 Ríos mediterráneos de caudal permanente con *Glaucium flavum* (29,31%).
 - HIC 3260: Ríos de pisos de planicie a montano con vegetación de *Ranunculion fluitantis* y de *Cllitricho-Batrachion* (0,53%).
 - HIC 3270: Ríos de orillas fangosas con vegetación de *Chenopodion rubri* p.p. y de *Bidention* p.p. (0,53%).
 - HIC 3280 Ríos mediterráneos de caudal permanente del *Paspalo-Agrostidion* con cortinas vegetales ribereñas de *Salix* y *Populus alba* (0,45%).
 - HIC 6210* Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (Festuco-Brometalia) (parajes con notables orquídeas) (0,08%).
 - HIC 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea* (0,13%).
 - HIC 9150 Hayedos calcícolas medioeuropeos del *Cephalanthero-Fagion* (0,08%).
 - HIC 9160 Robledales pedunculados o albares subatlánticos y medioeuropeos del *Carpinion betuli* (0,16%).
 - HIC 91E0* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (7,40%).
 - HIC 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* (19,12%).
 - HIC 9340 Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* (5,94%).
 - HIC 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos (0,69%).
- LIC Riu Llobregat d'Empordà (ES5120005): tiene una superficie de 306,2 ha (de las cuales el 25% son alisedas) y tiene una longitud de 25 km. Posee gran importancia como conector biológico entre las zonas de montaña y el litoral y es clave en la ruta migratoria de las rapaces. Sus elementos más vulnerables son las comunidades dulceacuícolas que en él habitan y la vegetación de ribera asociada a ellas.

Los hábitats de interés comunitario del anexo I de la Directiva 92/43/CEE que han motivado la inclusión del río Llobregat d'Empordà en la Red Natura 2000 son los siguientes (también se indica el porcentaje de ocupación del hábitat en relación a la superficie del LIC):

- HIC 3260: Ríos de pisos de planicie a montano con vegetación de *Ranunculion fluitantis* y de *Cllitricho-Batrachion* (0,33%).
- HIC 3270: Ríos de orillas fangosas con vegetación de *Chenopodion rubri* p.p. y de *Bidention* p.p. (7,27%).
- HIC 3290 Ríos mediterráneos de caudal intermitente del *Paspalo-Agrostidion* (0,33%).
- HIC 91E0* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (25,23%). Es el hábitat más representativo y además tiene carácter prioritario.
- HIC 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* (5,09%).
- HIC 92D0 Galerías y matorrales ribereños termo mediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*) (0,33%).
- HIC 9330 Alcornocales de *Quercus suber* (4,93%).

En cuanto a la afección a hábitats de interés comunitario: en todos los tramos se produce intercepción de los mismos, sólo la alternativa del tramo VI afecta a hábitats de interés comunitario prioritarios.

Zonas protegidas por el PEIN (Plan de Espacios de Interés Natural):

El PEIN es un instrumento de planificación territorial con categoría de plan territorial sectorial. Los espacios incluidos en el PEIN más cercanos a las alternativas de trazado de

cada tramo en un radio de 10 kilómetros son: Massís de les Gavarres, Garriga d'Empordà, Massís de l'Albera, Estany de la Jonquera y Massís de les Salines.

Ninguno de ellos se ve directamente afectado por las alternativas de trazado; tampoco se va a afectar de forma directa a ningún Espacio Natural de Protección Especial (ENPE).

Paisaje: En el ámbito de estudio están representadas las siguientes unidades de paisaje:

Terraprim: Zona de relieves suaves, cerros sinuosos y redondeados.

Plana de l'Empordà: Llanura interrumpida por algunas colinas o elevaciones (en algunas se ubican cascos urbanos), donde la mayor parte del territorio está ocupado por campos de cultivo tanto de regadío como de secano y granjas, delimitados por setos de cipreses. Es una unidad de alta calidad paisajística, por sus vistas panorámicas y por su diversidad de cultivos.

Garrotxa d'Empordà: Área de transición entre la llanura del Alt Empordà y los relieves prepirenaicos de la Alta Garrotxa. Es un territorio poco poblado con algunos núcleos históricos.

Els Aspres: El relieve está constituido por un conjunto de sierras bajas (300-500 m de altitud) suavemente onduladas, entre las cuales se extienden planas y valles, abiertos por los ríos, torrentes y rieras que tiene sus cabeceras en los relieves de las Salinas o de la Albera.

En la siguiente tabla se detalla la longitud y superficie de cada alternativa dentro de cada unidad de paisaje:

Tramo	Unidad de paisaje	Longitud de trazado (m)	Superficie (m ²)
TI-1	Terraprim	9.572	224.613
TI-2	Terraprim	7.048	197.427
TII-1	Terraprim	4.112	152.663
TII-2	Terraprim	4.198	154.911
TII-3	Terraprim	4.315	179.642
TIII	Terraprim	3.318	95.838
TIII	Plana de l'Empordà	9.444	305.331
TIV	Plana de l'Empordà	9.709	285.320
TV-1	Plana de l'Empordà	5.520	187.734
TV-2	Plana de l'Empordà	5.697	237.867
TV-3	Plana de l'Empordà	5.479	209.559
TV-4	Plana de l'Empordà	6.149	252.347
TVI	Plana de l'Empordà	1.620	47.478
TVI	Els Aspres	9.087	269.909

Patrimonio cultural.

El número de elementos del patrimonio detectados en el ámbito se resume en la siguiente tabla:

Tramo	Patrimonio arqueológico	Patrimonio arquitectónico	Patrimonio no catalogado
TI	32	50	6
TII	34	58	7
TIII	20	46	0
TIV	25	50	11
TV	11	29	24
TVI	0	13	1

El Camino de Santiago (Camí de Sant Jaume en Cataluña) es uno de los grandes itinerarios culturales europeos y Cataluña ha recuperado algunos de los principales tramos catalanes. El itinerario entre el Port de la Selva y Figueres es cruzado por la alternativa TIV en el paso inferior de la actual N-II, en el camino de les Caboques. El itinerario de Bácsara a Girona es cruzado por las alternativas del tramo II, cerca del DO 0+715 de las alternativas TII-1 y TII-2 y DO 0+719 de la alternativa TII-3.

Vías pecuarias: Existe información sobre la posible existencia de dos vías pecuarias en los tramos I, III y V.

La vía pecuaria localizada en el tramo I coincidiría parcialmente con el trazado de la carretera GI-623, en las proximidades de Orriols y cruzaría la actual N-II aproximadamente en el Punto kilométrico 736+500. Esta vía se verá afectada por el tronco de las dos alternativas propuestas en este tramo y por la conexión con el enlace existente en la actualidad en este punto.

En el tramo III la vía pecuaria coincide en el punto kilométrico 1+600 de la alternativa TIII, donde la actual N-III cruza la vía pecuaria, y en las proximidades de los cruces de dicho camino con la AP-7 y la LAV.

En el tramo V todas las alternativas cruzan la vía pecuaria (que coincide con el trazado de la carretera GI-6025) transversalmente.

Contaminación lumínica.

Según los datos del Mapa de la Protección contra la Contaminación Luminosa en Cataluña todo el ámbito del estudio se encuadra en la zona de protección alta (E2), excepto los principales núcleos de población, en los que la zona de protección es moderada (E3) y en el entorno de los espacios protegidos que se localizan en los cursos del río Fluviá (LIC ES 5120021) y del río Llobregat de l'Empordà (LIC ES5120005), donde la protección es máxima (E1).

Ambiente sonoro.

Las actuaciones se desarrollan en un entorno esencialmente natural, existiendo algunas edificaciones diseminadas a lo largo del trazado y zonas en las que el trazado se aproxima a los principales núcleos urbanos del ámbito: Orriols, Bácsara, Figueres y Pont de Molins.

Aunque el grado de naturalidad es elevado hay que tener en cuenta las siguientes infraestructuras viarias que constituyen los principales focos de ruido del entorno de la zona de actuación: N-II, AP-7 y Ferrocarril de Alta Velocidad.

Como parte del estudio de impacto ambiental se ha realizado el análisis de la situación sonora actual mediante una campaña de mediciones y los resultados de las mediciones realizadas en 33 puntos diferentes (la mayoría de ellas viviendas) oscilan entre 49,4 y 72,1 LA_{EQ}.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Antecedentes.

Como ya se ha indicado en un apartado anterior la Dirección General de Carreteras comenzó la tramitación ambiental de cuatro subtramos del tramo objeto de esta declaración, Orriols-La Jonquera, con la remisión de los correspondientes documentos iniciales o ambientales. Del tramo Orriols-Bácsara el promotor remitió el documento ambiental pues está incluido en el anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008 y de los tramos Variante de Bácsara, Bácsara-Variante de Figueres y Variante de Pont de Molins remitió el documento inicial pues están encuadrados en el anexo I de la citada norma.

El órgano ambiental realizó el traslado de consultas con la amplitud y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental de los tres proyectos del anexo I y la decisión de someter el proyecto del anexo II a evaluación de impacto ambiental.

En los escritos relativos a los cuatro proyectos se indicaba que la evaluación debería realizarse de forma conjunta de todas las actuaciones sobre la carretera N-II en esta zona,

que estaban en tramitación en ese momento, así como otros tramos contiguos o próximos a estos que se fuesen a tramitar. Para evitar la fragmentación de proyectos se realizaría una evaluación conjunta, para lo cual se integraban todas las actuaciones previstas en este tramo en una sola, con un único documento de proyecto con su correspondiente estudio de impacto ambiental y con una única información pública.

A la vista de lo anterior, la Dirección General de Carreteras agrupó todos los tramos entre Orriols y La Jonquera en un único proyecto de acuerdo con lo decidido por el órgano ambiental. A los cuatro proyectos cuya tramitación había comenzado añadió otros dos: Variante de Figueres-Pont de Molins y Pont de Molins-La Jonquera, los cuales completaban el tramo Orriols-La Jonquera. Quedaba así un tramo continuo, resultado de la consideración de los seis subtramos consecutivos, en el que se aumentaba la capacidad de la N-II, proyectada con doble calzada.

La tramitación del nuevo proyecto se ha realizado de acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, no habiéndose realizado el documento de alcance, que es potestativo a solicitud del promotor. No obstante, el resultado de las consultas y el alcance de los estudios de impacto ambiental de los proyectos de los cuatro subtramos a los que se ha hecho referencia han sido de utilidad y el promotor los ha tenido en cuenta en la redacción del proyecto y del estudio de impacto ambiental.

3.1.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance de los estudios de impacto ambiental.

3.1.1.1 Entrada documentación inicial.

Los documentos de inicio se recibieron en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente entre los meses de julio y noviembre de 2013.

3.1.1.2 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones.

En el cuadro siguiente figuran los organismos que fueron consultados y de ellos los que han respondido:

Consultados	Respuestas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	–
Agencia Catalana del Agua del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña.	X
Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Políticas Ambientales del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Infraestructuras de Movilidad Terrestre del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Transporte y Movilidad del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad del Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de la Generalitat de Cataluña	–
Dirección General de Territorio y Urbanismo del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña	X
Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de la Generalitat de Cataluña.	–
Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Carreteras del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña	–
Ayuntamiento de Báscara (Girona)	X
Ayuntamiento de Biure (Girona)	–
Ayuntamiento de Borrassá (Girona)	X
Ayuntamiento de Cabanes (Girona)	–

Consultados	Respuestas
Ayuntamiento de Capmany (Girona)	–
Ayuntamiento de Figueres (Girona)	X
Ayuntamiento de Garrigás (Girona)	–
Ayuntamiento de Llers (Girona)	X
Ayuntamiento de Masarac (Girona)	–
Ayuntamiento de Navata (Girona)	–
Ayuntamiento de Pont de Molins (Girona)	X
Ayuntamiento de Pontós (Girona)	X
Ayuntamiento de Saus (Girona)	–
Ayuntamiento de Vilademuls (Girona)	–
Ayuntamiento de Villadesens (Girona)	–
Ayuntamiento de Villamalla (Girona)	–
Subdelegación del Gobierno en Girona	X
Diputación Provincial de Girona	–
Seo/Birdlife	–
WWF/Adena	–
Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA)	–
Associació de Naturalistes de Girona	–
Ecologistas en Acción de Cataluña. Centre Civic Can Basté	–
Institució Altempordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (IAEDEN)	X

Los aspectos ambientales más relevantes de las respuestas para cada tramo son los siguientes:

Tramo I: Orriols-Báscara.

Ayuntamiento de Báscara (Girona): propone el trazado en variante, pues mantener el trazado de la N-II, al no disponerse de calzadas laterales, no permitiría dar acceso directo a las edificaciones existentes. Adjunta plano de su propuesta con la variante de Orriols por el oeste. Realiza propuestas sobre mantenimiento de accesos a la población y evitar los efectos negativos (ruido, polución) sobre ella, caminos rurales cortados, conducción de agua potable que cruza la carretera, y nueva carretera GIV-622 incluida en el planeamiento urbanístico vigente que permite un nuevo acceso de la población, y las del entorno a la variante de la N-II.

Dirección General de Políticas Ambientales. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña: Indica que el proyecto no afecta a ningún espacio de la Red Natura 2000. Tampoco cabe esperar efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Deberá realizarse un estudio acústico, desarrollar las medidas preventivas y correctoras que figuran en el documento, así como los aspectos que indica relativos a la conectividad y permeabilidad para la fauna, contaminación lumínica, atmosférica y acústica, y patrimonio cultural.

Servicios Territoriales de Girona. Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Generalitat de Cataluña: solicita incluir medidas de protección de la vegetación, pasos de fauna, protección contra incendios y cumplimiento de las medidas correctoras.

Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio. Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña: Indica el contenido que debe tener el estudio de impacto ambiental: documentación, trabajos de campo, medidas preventivas y correctoras, seguimiento arqueológico, etc. La prospección arqueológica deberá realizarse en todas las zonas con movimiento de tierras durante la elaboración del estudio de impacto ambiental, no en la fase de ejecución.

Institució Altempordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (IAEDEN): Considera el proyecto falto de justificación, pues la obligación de que los vehículos pesados circulen por la autopista ha descongestionado la N-II. Además, puede provocar problemas de seguridad viaria en Báscara, pues desde Girona, dirección Báscara, no tiene sentido aumentar la capacidad y velocidad, que queda reducida drásticamente en la entrada del pueblo.

Tramo II: Variante de Bácsara.

Dirección General de Políticas Ambientales. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya: Entiende que debe considerarse la alternativa 0 (no actuación) teniendo en cuenta el convenio con la Autopista de peaje AP-7. El corredor oeste se considera el más adecuado. Deberá analizarse el enlace en el punto kilométrico 741+300 de la N-II, realizar un estudio de impacto acústico, afección a la nutria y otras especies del anexo II de la Directiva Hábitat.

Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya: Indica que el documento no hace ninguna referencia a la contaminación lumínica. El proyecto se sitúa en zonas de protección máxima (E1), alta (E2) y moderada (E3) según el Mapa de Protección contra la Contaminación Luminosa en Catalunya. Aporta una relación de la normativa de aplicación y las características técnicas de las lámparas para las tres zonas mencionadas.

Agencia Catalana del Agua. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya: en principio considera que parece más favorable el corredor oeste. Indica las prescripciones a incluir en el estudio sobre una serie de aspectos: inundabilidad (diseño de las infraestructuras de cruce de cauces y gestión del riesgo), ocupaciones del cauce público y riberas, restauración de la zona afectada, vertidos, captaciones temporales de agua y posibles medidas compensatorias de la ocupación y deforestación permanente del cauce.

Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio. Departamento de Cultura. Generalitat de Catalunya: El informe es muy similar al del tramo anterior. Señala algunos errores del documento. Indica los elementos afectados por los dos corredores, que no se corresponden con los del documento ambiental. La prospección arqueológica deberá realizarse en todas las zonas con movimiento de tierras durante la redacción del estudio de impacto ambiental, no en la fase de ejecución.

Ayuntamiento de Pontós: Considera que la variante debe situarse lo más cerca posible a las infraestructuras existentes, como es el caso de la AP-7.

Tramo III: Bácsara-Variante de Figueres.

Ayuntamiento de Borrassá: Considera que la actuación propuesta es la opción con menos incidencia sobre el territorio de las consideradas anteriormente, en otras figuras de planeamiento. Deberán estudiarse con detalle el impacto acústico, el paisajístico, el efecto sobre los accesos a los campos de cultivo y sobre otras infraestructuras.

Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio. Departamento de Cultura. Generalitat de Catalunya: El informe presenta el mismo contenido que para el tramo I.

Dirección General de Políticas Ambientales. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya: Indica que se han de tener en cuenta los efectos acumulativos con otros proyectos y que el proyecto debe someterse a evaluación de impacto ambiental.

Servicios Territoriales de Urbanismo de Girona. Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Generalitat de Catalunya: El proyecto no afecta a suelos urbanos o urbanizables y se deberán adoptar medidas de integración paisajística.

Servicios Territoriales de Girona. Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Generalitat de Catalunya: Considera que deben incluirse medidas de protección de la vegetación, pasos de fauna, protección contra incendios y cumplimiento de las medidas correctoras.

Tramo V: Variante de Pont de Molins.

Ayuntamiento de Pont de Molins: Considera que la alternativa «Este 2» es la que mejor se adapta al planeamiento urbanístico y por tanto al desarrollo del municipio.

Ayuntamiento de Figueres: Propone una nueva alternativa situada al este de las tres alternativas planteadas, que coincide con la que el planeamiento territorial fijaba para la A-2 y adjunta planos de la misma. Además del trazado, realiza consideraciones sobre la permeabilidad territorial de la variante, el desdoblamiento de la N-II y el modelo de movilidad de su área urbana.

Ayuntamiento de Llers: Indica que la nueva alternativa corredor Este, consensuada entre los ayuntamientos de Figueres, Pont de Molins y Llers es la única alternativa válida para el municipio. Describe sus ventajas y propone su conexión para dar acceso a diversos servicios.

Dirección General de Políticas Ambientales. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya: Informa favorablemente el corredor «Este 1».

Servicios Territoriales de Urbanismo de Girona. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya: Aporta una nueva alternativa para su análisis, que conecta tangencialmente con la variante de Figueres. La conexión con la actual N-II y la autopista podría hacerse aprovechando el trazado de la variante actual con otra vía de nuevo trazado.

Dirección General de Infraestructuras de Movilidad Terrestre. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya: Solicita que se ejecute lo antes posible y propone un nuevo corredor que siga aproximadamente el límite del término municipal de Cabanes, situándose en paralelo a la autopista AP-7 y la cruce finalmente al norte de la GIV-6026, para continuar hacia La Jonquera por el corredor de la N-II.

Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio. Departamento de Cultura. Generalitat de Catalunya: El informe presenta el mismo contenido que para el tramo I.

Agencia Catalana del Agua. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya: En principio, considera más favorable el corredor «Este 1». Indica las prescripciones a incluir en el estudio sobre una serie de aspectos: inundabilidad (diseño de las infraestructuras de cruce de cauces, en especial el río Muga, y gestión del riesgo de inundación), ocupaciones del cauce público y riberas, restauración de la zona afectada, vertidos, captaciones temporales de agua, aguas subterráneas y posibles medidas compensatorias por la ocupación y deforestación permanente del cauce.

3.1.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental y sobre las administraciones ambientales afectadas.

Los documentos de alcance de los proyectos de los cuatro tramos en los que se había comenzado la tramitación ambiental se trasladaron al promotor entre diciembre de 2013 y abril de 2014. Como ya se ha mencionado, en los escritos relativos a los cuatro proyectos se indicaba que la evaluación ambiental debería realizarse en una única tramitación.

3.2 Inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria.

La tramitación se inició con fecha 21 de enero de 2015 con la entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del expediente consistente en:

- a) Documento técnico del proyecto.
- b) Estudio de impacto ambiental.
- c) Informe de alegaciones de la información pública y consultas a organismos.

3.2.1 Resultado del proceso de información pública y de consultas.

El 29 de julio de 2014, la Dirección General de Carreteras aprobó provisionalmente el documento técnico y ambiental del proyecto, publicándose a efectos de información pública en el BOE número 193, de fecha 9 de agosto, y con un plazo de exposición de 30 días hábiles, habiéndose recibido 11 informes de alegaciones.

Simultáneamente a su exposición pública, se solicitó informe, enviando una copia del estudio informativo, a los siguientes 26 organismos: Dirección General de Políticas Ambientales, Dirección General de Infraestructuras de Movilidad Terrestre, Agencia Catalana del Agua, del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya; la unidad de Carreteras de Girona; y los Ayuntamientos de Vilademuls, Bàscara, Pontós, Garrigàs, Borrassà, Santa Llogaia d'Àlguema, Vilamalla, El Far d'Empordà, Figueres, Vilabertran, Siurana, Fortià, Riumors, Cabanes, Llers, Pont de Molins, Biure, Masarac, Campmany, Darnius, Agullana y La Jonquera.

De los organismos anteriormente mencionados, respondieron los siguientes: Dirección General de Políticas Ambientales, la unidad de Carreteras de Girona; y los Ayuntamientos de Bàscara, Pontós, Garrigàs, Borrassà, Vilamalla, El Far d'Empordà, Figueres, Vilabertran, Siurana, Fortià, Llers, Pont de Molins, Biure, Masarac, Campmany, Agullana y La Jonquera.

Además el promotor envió, con fecha 31 de julio de 2014, copia del documento técnico y ambiental a las administraciones y organismos afectados para que procediesen a emitir informe, tal y como se establece en los artículos 37.1 y 37.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Una vez recibido y examinado el expediente, la Dirección la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicitó a la Dirección General de Carreteras, con fecha 10 de julio de 2015, su subsanación conforme al artículo 40 de la Ley 21/2013, al no haberse completado las consultas a organismos y administraciones en la información pública.

En julio de 2015, la Dirección General de Carreteras remitió la documentación del expediente para su consulta a 15 organismos de la administración central, autonómica y ONGs. Estos son:

Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Cataluña.

Subdelegación del Gobierno en Girona.

Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.

Dirección General de Transporte y Movilidad. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.

Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad. Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Generalitat de Cataluña.

Dirección General de Territorio y Urbanismo. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.

Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio. Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña.

Diputación Provincial de Girona.

Seo/Birdlife (Madrid).

Institució Altempordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (IAEDEN).

Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA).

Associació de Naturalistes de Girona.

Ecologistas en Acción de Cataluña. Centre Civic Can Basté.

WWF/Adena (Madrid).

En contestación a esa solicitud remitieron informe la Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente; la Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio. Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña; y la Institució Altempordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (IAEDEN).

El informe relativo a las respuestas a estas consultas y a la información complementaria solicitada se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural con fecha 26 de febrero de 2016.

A continuación se sintetizan los aspectos ambientalmente más relevantes de los informes y alegaciones recibidos, y la respuesta del promotor.

A) Administraciones y organismos públicos.

Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente:

En las conclusiones de su informe indica que los inventarios de flora y fauna y la información de gabinete y bibliográfica debe completarse con trabajos de campo.

En relación con los lugares de la Red Natura 2000 considera que se deberá obtener información actualizada de una serie de aspectos (sistemas ecológicos de cada lugar, hábitat prioritarios y no prioritarios, especies presentes) y si el proyecto puede afectar de forma apreciable a la integridad de cada espacio y estableciendo medidas compensatorias. Deberá aclararse si las medidas compensatorias propuestas en el estudio de impacto ambiental (algunas de las cuales no considera que sean propiamente compensatorias), responden a esto o a compensar impactos residuales no significativos. Deberá identificarse sobre qué impactos residuales se plantean las medidas compensatorias.

Señala los aspectos relevantes del proyecto que quedan pendientes para la fase previa al comienzo de las obras: estudios específicos de fauna y flora, como de *Unio elongatulus ssp. alerani*, *Silene sennenni* o *Marsilea strigosa*, fases avanzadas del estudio acústico, o características y ubicación de las instalaciones auxiliares de obra. Las traslocaciones propuestas en el estudio de las dos especies de flora indicadas, no deberían realizarse sin un estudio y evaluación más detallada. Por último recomienda no utilizar en la repoblación los taxones *Pinus pinaster* y *Phillyrea media* propuestos en el estudio.

El promotor responde cada punto del informe indicando la información, análisis y evaluación contenidos en el estudio. Propone además completar el estudio en una serie de aspectos. En relación con la afección a Red Natura propone añadir datos sobre fenología y distribución de la especie y abundancia de la población a partir de datos del Inventario Nacional de la Biodiversidad. Informa que está redactando el proyecto de medidas compensatorias solicitado por la Dirección General de Políticas Ambientales. Se ampliará la descripción de los impactos residuales indicando a qué corresponden. Se desarrollarán con más detalle los impactos indirectos sobre la fauna en la fase de construcción. La información sobre fragmentación de hábitats se incluirá también en el Apéndice Afección a espacios de la RN 2000.

En relación con la flora y fauna, evaluará algunas variables de interés y actualizará datos de avistamientos y presencia de nidos del aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y carraca (*Coracias garrulus*) con las fuentes documentales existentes. Completará la información sobre aves esteparias con los inventarios de fauna y atlas de aves disponibles.

En las zonas de préstamos e instalaciones auxiliares, se profundizará en los impactos indirectos asociados a frecuentación, ruidos, molestias, polvo, etc., sobre la fauna y espacios protegidos próximos.

Sobre la afección a la conectividad de los corredores ecológicos producidos por el efecto acumulado por las diversas infraestructuras previstas y presentes se incluirán índices de fragmentación de los hábitats de interés comunitario.

Se incluirá un calendario con las actividades de obra, lugares y períodos en los que estas actividades no podrían realizarse para minimizar los efectos sobre la fauna.

En las repoblaciones se sustituirá *Phillyrea media* por *Phillyrea angustifolia* y se suprimirá el *Pinus pinaster* utilizando encina (*Quercus ilex*) y alcornoque (*Quercus suber*).

El promotor presenta un Informe Complementario al estudio de impacto ambiental que se incluye en el documento Informe complementario al expediente de información pública (recibido en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural con fecha 26 de febrero de 2016) que incluye los siguientes 6 apartados principales, atendiendo a los comentarios de la Subdirección General de Medio Natural:

Red Natura 2000.

Se analiza de forma detallada la afección a estos espacios y se detallan las medidas protectoras y correctoras para su protección y los impactos residuales y medidas compensatorias o complementarias.

Conectividad y fragmentación de hábitats: Se justifican las medidas adoptadas y se destaca que los pasos de fauna propuestos cubren los corredores ecológicos señalados por la Subdirección General de Medio Natural y están alineados con los pasos existentes en las infraestructuras que discurren por el mismo corredor.

Préstamos y zonas de instalaciones auxiliares (ZIAs): Se justifica la mayor previsión de superficie y volumen.

Inventarios faunísticos y conservación de fauna y flora: Se amplía la información original en relación a especies protegidas especialmente aquellas relacionadas con la Red Natura 2000. También han sido objeto de análisis las especies de interés y endemismos citados expresamente en el informe de la Subdirección General de Medio Natural.

Cronograma: Se identifican las tareas más relevantes y se establecen restricciones o momentos óptimos para su ejecución y para ello se tienen en cuenta los espacios incluidos en la Red Natura 2000 y la posibilidad de localizar nidos en el entorno durante la ejecución de las obras.

Repoblaciones: Se presenta una propuesta de restauración donde se incorporan las consideraciones realizadas por la Subdirección General de Medio Natural.

En el estudio de impacto ambiental se citan los trabajos de campo realizados durante la elaboración del mismo y en esta propuesta se incluyen en el apartado 4 Integración de la evaluación.

Dirección General de Políticas Ambientales. Departamento de Territorio y Sostenibilidad (Generalitat de Cataluña):

En las conclusiones de su informe indica que se deben realizar medidas especiales, tanto preventivas como correctoras y compensatorias en los LIC del Riu Fluvià y del Riu Llobregat d'Empordà y se considera necesario presentar un proyecto específico de medidas compensatorias para estos espacios de la Red Natura 2000. Asimismo, se deberán extremar las medidas preventivas y correctoras en el hábitat prioritario Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*.

Solicita que se lleve a cabo un estudio exhaustivo de la conectividad y permeabilidad del trazado actual de la carretera, para definir la ubicación de los pasos de fauna y un estudio de impacto acústico (de acuerdo con el anejo 11 de la ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica) ya que se prevé un aumento de su capacidad.

La declaración de impacto ambiental tendrá que tener en cuenta, además del contenido especificado en la normativa sobre evaluación de impacto ambiental, todas las consideraciones expresadas en el informe que se aporta.

El promotor indica que ha estudiado todas las afecciones a Red Natura 2000 en el apartado 8 y en el apéndice número 3 del estudio. En cuanto a las medidas compensatorias responde esto mismo y que la documentación aportada se podría remitir a la Comisión Europea si fuera preciso.

En el estudio de impacto ambiental se han analizado las afecciones al hábitat prioritario identificado y se han establecido medidas protectoras y correctoras específicas.

Asimismo, indica que en el estudio de impacto ambiental se ha estudiado en profundidad la fauna existente, incluyendo sus hábitats y los conectores faunísticos como base para proponer las medidas de protección. También informa que el estudio acústico se ha desarrollado teniendo en cuenta la Ley 16/2002 y la normativa que es de aplicación en este ámbito.

Posteriormente, en enero de 2016, atendiendo a la indicación de la Dirección General de Políticas Ambientales relativa a la necesidad de realizar un proyecto específico de medidas compensatorias, la Dirección General de Carreteras presentó un documento con estas medidas (Anexo 4 del Informe Complementario), que complementan las contenidas en el estudio de impacto ambiental. Estas medidas se refieren a las afecciones a los LICs del Riu Fluvià y del Riu Llobregat d'Empordà. Se describen el apartado 4 de esta declaración y se han incluido en el apartado 5 como condición que debe cumplirse, desarrollándola en el proyecto de construcción para la viabilidad ambiental del proyecto.

La Dirección General de Políticas Ambientales, con fecha 1 de febrero de 2016, informó estas medidas concluyendo que se ha realizado un buen análisis ambiental y en lo que se refiere a las medidas compensatorias o complementarias considera que los impactos ambientales residuales quedan compensados con la aplicación de estas medidas. También se adjunta Declaración de la Autoridad Responsable del Seguimiento

de la Red Natura 2000 indicando que no es probable que el proyecto tenga repercusiones significativas sobre lugares incluidos en la Red Natura 2000.

Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio. Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña:

En su informe considera que se han recogido de forma correcta los posibles impactos, aunque se han detectado algunos bienes del patrimonio arqueológico y arquitectónico que no se han recogido en el estudio. Asimismo, matiza algunas de las medidas preventivas y correctoras que considera que deberían modificarse.

En las conclusiones indica que según el Informe Complementario a la Memoria de Intervención Arqueológica, el proyecto afectará directamente a un elevado número de bienes del patrimonio cultural, aunque con las medidas preventivas y correctoras que figuran tanto en la Memoria como en su informe, en la mayoría de los casos las afecciones se verían reducidas. Considera que para todas las afecciones directas que necesitan la realización de sondeos arqueológicos, estos deben realizarse en la fase de estudio de impacto ambiental; el resto de las medidas que implican documentación podrán realizarse de forma paralela.

Relaciona los ocho bienes del patrimonio cultural sobre los que habrá que hacer trabajos arqueológicos en esta fase, para poder informar definitivamente el estudio de impacto ambiental.

El promotor, a la vista del informe anterior, ha realizado un estudio arqueológico, con trabajos de campo consistentes básicamente en la realización de sondeos arqueológicos. Se han realizado en siete de los ocho yacimientos indicados pues uno de ellos ya estaba siendo objeto de intervención arqueológica para otro proyecto. Estos sondeos han dado resultados positivos en dos de los yacimientos prospectados. El estudio arqueológico propone una serie de medidas correctoras adicionales a las del estudio de impacto ambiental.

El estudio fue remitido al Departamento de Cultura en enero de 2016 para que informase. Con fecha 10 de febrero de 2006 la Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio del Departamento de Cultura informó favorablemente el estudio arqueológico siempre que se lleven a cabo las medidas establecidas en el informe de agosto de 2105, al que se ha hecho referencia anteriormente, y las recogidas en este informe.

Ayuntamiento de Garrigàs:

Informa que la mejor alternativa es la TII-2 para la Variante de Báscara y que no se aporta información detallada sobre el acceso al núcleo de Vilajoan (y su relación con las tres alternativas existentes de la Variante de Báscara), ni al núcleo de Ermadàs y a la Fábrica de Piensos de Ganaderas Gerundenses S.A.

Solicita que se detallen los usos de las zonas auxiliares y más información sobre los préstamos 2,3 y 15 (topografía inicial y final, restauración y excavación).

Se ha seleccionado la alternativa TII-2 y el acceso a los diferentes núcleos de población se va a definir en el proyecto de construcción.

En cuanto a las zonas auxiliares: En la ZIA TII-1 se detallan en el documento técnico los usos previstos y los préstamos se incluirán en el proyecto constructivo en forma de estudio detallado.

Ayuntamiento de Borrassà:

Sugiere que en la zona de viviendas afectadas al sur de Figueres se desplace el tronco de la carretera hacia el este y que se consideren medidas de protección acústica para una vivienda. También solicita que se realice un estudio de la incidencia de la actuación en el acceso a los campos de cultivos y cruces con otras infraestructuras.

El promotor contesta que en el proyecto de construcción se llevará a cabo el análisis de posibles ajustes y variaciones de trazado para la duplicación, y en cuanto a las medidas

de protección acústica para esa vivienda no se han previsto porque no se superan los límites en ninguna franja horaria. En el estudio constructivo se incorporará un estudio de ruido detallado ajustando las medidas preventivas y correctoras a aplicar, garantizando que no se superen los niveles de inmisión acústica fijados por ley. El estudio de la incidencia sobre campos de cultivo y cruces con otras infraestructuras se realizará en el proyecto constructivo.

Ayuntamiento de Llers:

Considera que la alternativa TV-4 es la más propicia aunque el trazado se sitúa muy próximo a la antigua calzada romana y debería dejarse una franja libre para un futuro parque agrícola lineal a su alrededor. En su informe también indica que se deben colocar pantallas acústicas en el paso cercano por la Vinya Gran de Llers. También solicita que se reconsidere y se alargue el viaducto propuesto sobre el río Muga.

El promotor acepta desplazar el trazado hacia el oeste para aumentar la separación respecto a la antigua calzada romana. En relación con las pantallas acústicas no se han previsto porque no se superan los límites acústicos.

El Ministerio de Fomento informa que el viaducto planteado es similar al existente a unos 150 metros aguas arriba (paso de la autopista AP-7) y está consensuado con la Agencia Catalana del Agua.

Ayuntamiento de Pont de Molins:

Indica que las alternativas que mejor se adaptan a la planificación urbanística del municipio son la alternativa TV-4 hasta el Muga y la TV-2 desde el Muga hasta el final. Informa que además de afectar al POUM, en la actualidad está en tramitación el Plan Parcial Industrial que resultaría parcialmente afectado por algunas alternativas.

El promotor indica que en el proyecto de construcción se harán los ajustes necesarios en la alternativa TV-4 para intentar no afectar al Plan Parcial Industrial.

Ayuntamiento de Vilamalla:

Solicita en su informe: Incluir en el proyecto una nueva rotonda (1), modificar la salida de la N-II en sentido sur hasta la rotonda del acceso sur de Figueres (2), realizar un estudio de inundaciones del Polígono Pont del Princep (3), estudiar posibilidades respecto al paso inferior a la N-II de la Avenida Empordà (4) e incluir un paso inferior hincado de 3 a 3,5 metros bajo la N-II para paso de carril bici proyectado por la Generalitat(5).

A estas solicitudes el promotor responde: se va a realizar un nuevo vial de acceso al Polígono Pont del Princep desde la nueva rotonda del enlace Sur de Figueres (1 y 4); por motivos de seguridad no se permiten más accesos a la glorieta (2), en el proyecto constructivo se estudiará el problema de las inundaciones (3); y finalmente en el proyecto constructivo se analizará la modificación o sustitución de la actual estructura en la carretera GIV-6228 (5).

Ayuntamiento de Capmany:

La alegación contempla aspectos urbanísticos y relativos a accesos y enlaces.

El promotor informa que está previsto un enlace en las proximidades del actual cruce que se definirá en el proyecto de construcción al igual que los accesos a las propiedades colindantes.

Ayuntamiento del Far d'Empordà:

La alegación informa de la existencia de parcelas afectadas por la infraestructura sin protección acústica, de la necesidad de prever la continuidad de caminos rurales y de la necesidad de reducir y regularizar la geometría del ámbito de la instalación auxiliar TIV-1, de la balsa de decantación e información de la afección de esta instalación sobre las fincas.

El promotor contesta que los posibles afectados no identificados en el estudio de impacto acústico serán incluidos en la fase de proyecto constructivo para que se tomen las medidas protectoras necesarias; en otros casos como la Granja y el Molí d'en Grau no van a ser precisas medidas. En el proyecto constructivo se van a realizar los ajustes necesarios para que ningún receptor supere los límites acústicos según normativa.

La continuidad de los caminos rurales que dan acceso a las fincas y la información detallada relativa a las instalaciones auxiliares se definirán en el proyecto constructivo; en cuanto a las afecciones de la zona de instalaciones auxiliares la principal va a ser la que se produzca sobre la productividad agrícola.

Ayuntamiento de Pontós:

Manifiesta su preferencia por la alternativa TII-2 (variante de Bàscara) y propone algunos ajustes al trazado.

El promotor confirma que la alternativa TII-2 es la alternativa seleccionada e informa que en el proyecto de construcción se llevará a cabo el análisis de posibles ajustes y variaciones de trazado para la duplicación.

Ayuntamiento de La Jonquera:

Entre otros aspectos prácticos informa que la utilización de los terrenos para instalaciones auxiliares debe limitarse a suelos urbanizables no programados y no afectar al suelo no urbanizable.

El Ministerio de Fomento responde que en el tramo VI no existen zonas de suelo urbanizable no programado que cumplan con los requisitos técnicos y medioambientales exigidos.

Ayuntamiento de Biure:

El municipio no dispone de un catálogo de elementos protegidos del patrimonio cultural pero se deben respetar los siguientes elementos patrimoniales: Pont de Capmany (s. XVIII), Can Craig (s. XIX), Hostal Nou (s. XVIII) y la Red defensiva de bunkers de frontera (1939-1950).

El promotor señala que en el proyecto de construcción se desarrollarán las soluciones con mayor grado de detalle de forma que permitan comprobar que no se les afecta.

Ayuntamiento de Agullana:

Solicita que se mantenga la conexión de un camino con la carretera N-II.

No es posible la conexión directa de este camino (no es la conexión principal de la población) con la futura carretera y además afectaría al LIC Riu Llobregat d'Empordà.

Ayuntamiento de Masarac:

Solicita que se desestime la ubicación de los préstamos 11, 12 y 13 y que el material se obtenga de canteras en explotación.

El promotor responde que la desafección de los préstamos 11, 12 y 13 viene condicionada por la necesidad de material para las obras y que, por otro lado, en el estudio de impacto ambiental es prioritario el empleo de material procedente de canteras.

Ayuntamiento de Fortià:

Se solicita que se dé prioridad a explotaciones debidamente autorizadas frente a nuevos préstamos. También indica la incompatibilidad medioambiental, territorial, social y económica de los préstamos 4, 5, 6 y 7 y solicita que se desestimen.

El promotor responde que la propuesta actual de préstamos es una primera acotación dado que todavía no se han concretado de forma precisa las necesidades reales y que, por otro lado, en el estudio de impacto ambiental es prioritario el empleo de material procedente de canteras.

Ayuntamiento de Vilabertran:

Destaca la afección al espacio protegido de interés paisajístico y monumental en las proximidades de la N-II (terrenos ubicados al este de la misma). También solicita una conexión viaria en el cruce con la C-252 para mejorar la movilidad de vehículos y la calidad de vida de los habitantes de Vilabertran.

El promotor responde que la actuación consiste en una duplicación y por tanto no se modifica sustancialmente el espacio visual del entorno; se van a llevar a cabo tratamientos de revegetación.

No está contemplado el enlace en la orden de estudio, no cumple la recomendación de distancias mínimas entre enlaces y la IMD de la carretera comarcal C-252 se considera insuficiente para justificarlo.

Ayuntamiento de Figueres:

Propone varias mejoras/novedades a las medidas correctoras y a los enlaces propuestos en el documento técnico y también solicita continuidad al Camí de la Princesa (que unía el castillo de Sant Ferrán con el monasterio de Vilabertran) y de otros caminos y vías locales tanto para la movilidad agraria como para la movilidad no motorizada (caminantes y ciclistas). Solicita que se garantice la permeabilidad de las acequias y rieras.

También solicita que no se afecte la traza histórica del camino de la Calzada Romana dejando una franja libre entre ésta y la N-II; destaca esta posible incidencia entre los puntos kilométricos 0+340 y 2+085 y en el punto kilométrico 5+575. También se solicita que no se afecte el trazado histórico del mencionado camino de la Calzada Romana.

No se debe afectar con nuevos terraplenes y barreras la llanura de los meandros y praderas del Muga en el punto kilométrico 2+700, previendo un viaducto de mayor longitud.

En el tramo V, reconsiderar la alternativa TV-3 que es la que tiene menor impacto.

Concretar ubicación y características constructivas de los dos pasos de fauna superiores y de la obra de drenaje adaptada a paso de peces (Rec de l'Estany, río Manol).

El Ayuntamiento también solicita que se contemplen pantallas acústicas y asfalto sonoreductor para el tramo cercano al Mas de la Gruta (término municipal Far d'Empordà), que se especifique la restauración ambiental y paisajística de las instalaciones auxiliares y que se restauren los préstamos ubicados entre el río Manol y el Parque Natural Aiguamolls d'Empordà de forma que se cree un rosario de zonas húmedas.

El promotor informa que se prevé proyectar un enlace tipo pesas bajo la N-II con una nueva estructura. En el proyecto de construcción se realizará un estudio tipológico de enlaces. Asimismo en el proyecto de construcción, se realizará un estudio de permeabilidad transversal para carreteras, caminos, rieras y acequias.

Para no afectar a la Calzada Romana se va a desplazar el trazado hacia el oeste entre los puntos kilométricos 0+340 y 2+085 y en el punto kilométrico 5+575. También se desplaza hacia el oeste la traza para no afectar a las infraestructuras, por definir, del enlace del camino dels Hostalets a Vinya Granel trazado histórico del mencionado camino de la Calzada Romana.

El viaducto planteado para cruzar el río Muga ha sido consensuado con la Agencia Catalana del Agua y es similar al que existe 150 m aguas arriba (paso de la AP-7 sobre el Muga).

En el proyecto de construcción se van a analizar posibles ajustes de la alternativa seleccionada TV-4 que la acerquen a la TV-3.

En respuesta a la solicitud de información de los pasos superiores y de la obra de drenaje adaptada a paso de peces, el promotor responde que en el estudio de impacto ambiental se indica la ubicación de los pasos de fauna superiores, la obra de drenaje adaptada al paso de peces para el Rec de l'Estany que se encuentra en el TIV (punto kilométrico 2+800).

El proyecto constructivo incluirá un estudio de ruido detallado y se redefinirán las medidas de protección acústica.

En las zonas auxiliares y en los préstamos se van a restaurar la morfología y la cubierta vegetal.

Ayuntamiento de Bàscara:

Solicita al Ministerio de Fomento que siga incluyendo la alternativa TI-2 (variante de Orriols) para evitar los perjuicios que supone la alternativa TI-1 para los habitantes. También solicita un carril para caminantes y ciclistas y el mantenimiento de los accesos actuales.

El promotor indica que para evitar la afección a los habitantes se ha considerado adecuado desarrollar en el proyecto de construcción la alternativa TI-2, variante de Orriols, en lugar de la duplicación que se proponía en el documento técnico presentado.

El carril para caminantes y ciclistas queda fuera del ámbito de las actuaciones de este proyecto y los accesos a la carretera se definirán en el proyecto de construcción conforme a la legislación vigente.

Institució Altempordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (IAEDEN):

Considera que el proyecto no está justificado, por lo que deberá replantearse su necesidad. Tendrá graves afecciones sobre el territorio y medioambientales. Se debería utilizar la autopista AP-7 en vez de convertir la N-II en autovía y dejar esta como variante para uso local. Solicita además otras medidas, como que continúe la gratuidad los vehículos pesados en la AP-7, que no se renueve la concesión, gratuidad de algunos tramos para el tráfico local, que se realice un tercer carril en la N-I en los tramos donde no exista y algunas más.

El promotor responde que el estudio de impacto ambiental ya analiza las posibilidades de contemplar la solución por la AP-7 y refleja los análisis multicriterio por los que ha sido desestimada. La autopista AP-7 se considera una vía alternativa a la N-II para tráfico de largo recorrido.

B) Particulares:

Varios de ellos solicitan que se empleen canteras existentes en lugar de préstamos, también informan de la afección de los distintos tramos a sus fincas y viviendas, y se señala la no necesidad de la actuación de Orriols y la afección de la alternativa TI-1, duplicación, sobre las viviendas y explotaciones ganaderas.

Agroxarxa, SLU (receptor 62 y 63) solicita que se coloquen pantallas acústicas.

Es prioritaria la utilización de material de cantera, si no hay suficiente material se emplearán préstamos para completar las necesidades de tierras en las zonas de rellenos.

El promotor indica que para evitar la afección a los habitantes se ha considerado adecuado desarrollar en el proyecto de construcción la alternativa TI-2, variante de Orriols, en lugar de la duplicación que se proponía en el Documento Técnico presentado.

Se va a aplicar pavimento fonoabsorbente en las proximidades del receptor 63 y en el proyecto constructivo se incorporará un estudio de ruido detallado en el que se ajustarán las medidas preventivas y correctoras.

3.2.2 Modificaciones introducidas por el promotor.

Tras el trámite de información pública y audiencia y a la vista de las alegaciones recibidas se considera que se han aportado argumentos que cuestionan la alternativa seleccionada TI-1 y para evitar la afección a los habitantes de Bàscara se considera adecuado desarrollar en el proyecto de construcción la alternativa TI-2, variante de Orriols, en lugar de la duplicación que se proponía en la documentación presentada.

Por lo tanto la alternativa seleccionada tras el proceso de información pública es la formada por los siguientes tramos: TI-2, TII-2, TIII, TIV, TV-4 y TVI.

También se aceptan las alegaciones relativas al desplazamiento del trazado de la alternativa TV-4 hacia el oeste aumentando la separación respecto del Camino de la antigua calzada romana.

3.2.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental:

3.2.3.1. Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.

Como ya se ha indicado (apartado 3.2.1), el 10 de julio de 2015 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicitó a la Dirección General de Carreteras que se completasen las consultas de la información pública pues no se había realizado conforme a la legislación vigente.

A la vista de las respuestas a estas consultas, el órgano ambiental solicitó al promotor que suministrara información complementaria. Los aspectos que se han completado se han descrito en el apartado anterior y se refieren al contenido de los informes de:

Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Dirección General de Políticas Ambientales. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.

Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio. Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña.

Con fecha 26 de febrero de 2016 se recibió en esta Dirección General el documento Informe complementario al expediente de información pública que incluye la subsanación de la información pública y aquellos documentos solicitados por diferentes Administraciones durante el período de consultas y que son:

Proyecto básico de medidas compensatorias.

- Informe complementario a la memoria de intervención arqueológica.
- Memoria trabajos arqueológicos.
- Memoria del control y excavación arqueológica accesos en la intersección de la carretera N-II con la carretera GIV-5125 en Pontón y en la intersección de la carretera N-II con la carretera GIV-6226 en Garrigàs (Pontós, Garrigàs; Alt Empordà).
- Informe complementario al estudio de impacto ambiental: incluye información relativa a Red Natura 2000, conectividad y fragmentación de hábitats, préstamos y zonas de instalaciones auxiliares (ZIAs), inventarios faunísticos y conservación de fauna y flora, cronograma y propuesta de restauración de zonas vegetales (replantaciones).

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

En el estudio de impacto ambiental se ha valorado el impacto global de cada una de las alternativas de cada tramo. En el documento técnico se ha realizado un análisis multicriterio de los tramos I, II y V en los que se plantean alternativas, pues en los tramos II, IV y VI en los que la única alternativa de actuación es la duplicación de la carretera existente, carece de sentido. Los criterios considerados han sido el territorial, el ambiental, el funcional y el económico. Como ya se ha dicho, tras la información pública en el tramo I se ha modificado la alternativa seleccionada y ha pasado a ser TI-2.

Por tanto, la alternativa finalmente seleccionada, para cada tramo, es: TI-2, TII-2, TIII, TIV, TV-4, TVI.

Las alternativas seleccionadas para cada tramo son también las más favorables ambientalmente, salvo en el tramo V en el que la más favorable según el criterio ambiental es la TV-3, si bien la diferencia entre ambas no es relevante, al calificarse el impacto como moderado en ambas.

4.2 Potenciales impactos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras.

Del estudio de impacto ambiental, de los informes y alegaciones de los procesos de consultas e información pública y de las visitas sobre el terreno, se deduce la valoración

de los impactos de la alternativa propuesta. Las medidas preventivas y correctoras que se mencionan en este apartado son las del estudio de impacto ambiental.

a) Cambio climático: En el estudio de impacto ambiental se han analizado diversos aspectos ligados al cambio climático, entre los cuales están:

En fase de construcción: Consumo de energía y materias primas y alteración y creación de microclimas.

En fase de explotación: Aumento de temperatura en la carretera, alteración y creación de microclimas y efecto invernadero por emisión de gases de vehículos.

En todos los casos se considera que el efecto sobre el cambio climático es compatible, excepto para la alternativa de no ejecución del proyecto, caso en el que el impacto se considera moderado en el estudio de impacto ambiental.

b) Sobre la geología y la geomorfología:

Los principales efectos sobre la geología y la geomorfología son la modificación de formas naturales del terreno y la inestabilidad y erosionabilidad de los taludes con formación de cárcavas y arrastre de tierras. Estos efectos se deben a la ejecución de taludes, tanto de desmonte como de relleno y explanaciones.

También tienen un importante impacto la necesidad de vertederos, canteras y préstamos.

Se van a tomar medidas en fase de proyecto (evitando que el trazado discurra por zonas con alto nivel de riesgo debido a características litológicas y estratigráficas y diseñando el trazado prestando mucha atención a los movimientos de tierra) y en la fase de construcción.

En la siguiente tabla se muestran las necesidades de material de préstamos y la cantidad de material que se debe transportar a vertedero en la alternativa seleccionada:

Tramos	TI-2	TII-2	TIII	TIV	TV-4	TVI
Préstamo (m ³)	93.225	269.711	248.277	549.400	825.079	295.831
Vertedero (m ³)	59.590	79.310	35.622	208.724	9.853	0

Total material de préstamos (m³): 2.281.523 m³.

Total material a vertedero (m³): 393.099 m³.

Préstamos y canteras.

La primera opción, como es lógico, será la reutilización de los materiales excavados en la propia obra, siempre que sea posible. Como la obra es deficitaria en material y parte de los materiales excavados no se van a poder reutilizar, se dará preferencia en la obtención de materiales a canteras debidamente legalizadas por la Generalitat de Cataluña y con planes de restauración aprobados (en el estudio de impacto ambiental se incluye un listado de canteras cercanas a las obras, de las que se han seleccionado 29 explotaciones).

El impacto sobre la geología y geomorfología en fase de explotación se valora como moderado-severo y en fase de construcción se valora como moderado en todos los tramos excepto en el TIV y T-V en los que se considera severo.

En la siguiente tabla se resumen los préstamos propuestos:

Préstamo	Tramo	PK N-II	DO Tramo	Superficie (m ²)	Volumen (m ³)
1	TI	737+000	3+000	100.000	100.000
2	TIII	741+500	0+000	77.000	77.000
3	TIII	746+000	3+900	105.491	105.491
4	TIV	752+000	3+600	250.000	250.000
5	TIV	751+000	2+600	250.000	250.000

Préstamo	Tramo	PK N-II	DO Tramo	Superficie (m ²)	Volumen (m ³)
6	TIV	749+800	1+400	360.000	360.000
7	TIV	752+000	3+600	300.000	300.000
8	TVI	763+000	0+000	269.647	269.647
9	TVI	763+000	0+000	44.742	44.742
10	TVI	764+000	0+700	127.397	127.397
11	TVI	763+000	0+000	88.554	88.554
12	TVI	764+000	0+700	121.924	121.924
13	TVI	764+000	0+700	213.369	213.369
14	TVI	766+000	2+700	129.427	129.427
15	TII	–	4+300	390.410	390.410
16	TII	–	2+700	320.467	320.467
17	TII	–	2+000	289.536	289.536
18	TV	–	3+000	260.394	260.394
19	TV	–	3+000	303.190	303.190
20	TV	–	4+500	568.247	568.247

c) Edafología:

Los principales impactos que se van a producir sobre el suelo son:

Disminución de la capa de suelo fértil: Al ocupar el terreno disminuye el suelo disponible.

Compactación del suelo: Especialmente en zonas de instalaciones auxiliares y de tránsito de maquinaria.

Contaminación de suelos por la generación de residuos y por vertidos de productos tóxicos.

Aumento de procesos erosivos: El riesgo de erosión en los tramos I, II, y III resulta alto mientras que los tramos IV y V, situados en la plana ampurdanesa, el riesgo se considera medio pues la pendiente es escasa. El tramo VI se encuentra ubicado entre zonas de riesgo medio (la llanura del río Llobregat d'Empordà) y zonas de riesgo alto (entre la llanura del Alt Empordà y los relieves prepirenaicos de la Alta Garrotxa).

En la fase de explotación existe el riesgo de aparición de desechos y vertidos accidentales.

Entre las principales medidas preventivas y correctoras que se van a llevar a cabo se encuentran: el jalonamiento del trazado, de las zonas de instalaciones auxiliares, de la zona de préstamo y de los caminos de acceso a la obra; de esta forma se evita la afección innecesaria a zonas exteriores de las obras. También se procederá a la recuperación y acopio de la tierra vegetal, a la descompactación de suelos tras las obras, a la canalización de aguas de escorrentía para evitar la erosión no controlada y al tratamiento de aguas residuales, vertidos y residuos de la construcción.

También se van a jalonar las zonas limítrofes a espacios sensibles como son Red Natura 2000, hábitats de interés comunitario, corredores biológicos, yacimientos arqueológicos y elementos arquitectónicos.

d) Sobre la calidad del aire:

En la fase de obras se producirá un deterioro de la calidad del aire, principalmente por el polvo y las partículas en suspensión producidos por el movimiento de tierras y la circulación de vehículos y maquinaria de obra y por el aumento de gases contaminantes. Se producirán efectos negativos sobre la población, los trabajadores y la vegetación y la fauna de la zona.

En cuanto a la capacidad de dispersión de los contaminantes, únicamente en el entorno de Figueras (tramo IV) existen tramos en los que la capacidad es moderada.

En la fase de explotación, habrá un aumento de la contaminación debido al tráfico en la nueva carretera.

e) Sobre los niveles de ruido:

En la fase de construcción se producirá un aumento de los niveles de ruido debido a la circulación de maquinaria de construcción, a la construcción de estructuras, transporte de materiales, etc.

El estudio de impacto ambiental desarrolla un modelo acústico en el que se calculan, para las diversas alternativas, los L_{eq} para los periodos de día (7-19 h), tarde (19-23 h) y noche (23-7 h), para el año de puesta en servicio del proyecto (2016) y un año horizonte, el año 2020 (10 años desde el año origen del estudio de ruido). Se han efectuado mediciones sobre el terreno del nivel de ruido en 33 puntos distribuidos a lo largo del trazado, para distintos ambientes y receptores, durante dos días del mes de mayo de 2014. Se ha realizado un inventario de receptores (un total de 223) en los que se calculan los niveles de ruido a partir del modelo acústico para los tres periodos indicados. Se ha tenido en cuenta el efecto conjunto con otras infraestructuras: la N-II actual, la AP-7 y la LAV Barcelona-frontera francesa. Se han localizado un total de 28 receptores cercanos a alguna de estas infraestructuras. En el método utilizado de previsión sonora se ha tenido en cuenta la topografía del terreno mediante la introducción de un modelo digital de éste y el trazado de la carretera.

Las afecciones se producen sobre edificaciones diseminadas, principalmente en las proximidades de los principales núcleos urbanos del ámbito: Oriols, Báscara, Figueres y Pont de Molins.

En las zonas donde se superan los niveles de calidad acústica se prevén medidas correctoras consistentes en pantallas acústicas, de hormigón o metálicas (estas últimas en las estructuras, por su mayor ligereza) y en firme fonoabsorbente, siendo las pantallas y el firme fonoabsorbente medidas complementarias que se combinan para alcanzar los objetivos. Según los resultados del modelo, en todos los casos y para todas las alternativas, tras la aplicación de las medidas correctoras, los niveles de ruido se mantienen por debajo de los valores límite. Las medidas correctoras propuestas se basan en los niveles de ruido para el año 2020.

Para la alternativa propuesta son precisas las siguientes medidas correctoras:

Pantallas acústicas:

Tramo	Pantalla	Longitud (m)	Altura (m)	Tipo	PK inicio	PK final	Lado
TI-2	P1	85	2,5	Hormigón.	2+584	2+669	Izquierdo.
TI-2	P2	142	3	Hormigón.	2+930	3+072	Izquierdo.
TII-2	P1	70	3	Hormigón.	3+306	3+376	Izquierda.
T-III	P1	340	3,5	Hormigón.	4+100	4+440	Izquierda.
T-III	P2	66	3	Hormigón.	5+387	5+453	Izquierda.
T-IV	P1	420	3	Metálica.	0+800	1+220	Derecha.
T-IV	P2	113	3	Metálica.	1+450	1+563	Izquierda.
T-IV	P3	113	3,5	Metálica.	6+138	6+251	Izquierda.
TV-4	P1	116	3	Hormigón.	2+333	2+449	Derecha.

Asfalto fonoabsorbente:

Tramo	Asfalto fonoabsorbente	Longitud (m)	PK Inicio	PK Final
TI-2	A1	50	0+702	0+752
TI-2	A2	50	3+867	3+917
TII-2	A1	50	2+945	2+995
TIII	A1	200	4+170	4+370
TIV	A1	420	0+800	1+220
TIV	A2	113	1+450	1+563

Tramo	Asfalto fonoabsorbente	Longitud (m)	PK Inicio	PK Final
TV-4	A1	50	1+340	1+390
TV-4	A2	100	1+896	1+996
TV-4	A3	350	2+216	2+566
TV-4	A4	200	4+594	4+794
TVI	A1	100	0+336	0+436
TVI	A2	250	3+428	3+678
TVI	A3	200	5+298	5+498

Las principales medidas preventivas van a ser las siguientes: limitar el número de máquinas que trabajan simultáneamente, correcto mantenimiento de maquinaria, evitar el uso de contenedores metálicos, revisión y control periódico de escapes y ajustes de motores así como de sus silenciadores, revestimientos en tolvas y volquetes, limitación de velocidad, uso de compresores y perforadoras, mediciones periódicas de nivel de ruido y los trabajos molestos o ruidosos se realizarán entre las 8 y las 22 horas y en zonas boscosas o de especial sensibilidad faunística no se realizarán actividades ruidosas y molestas en la época de cría, especialmente en las zonas de los ríos Fluviá, Manol, Muga, Ricardell y Llobregat d'Empordà.

En el proyecto constructivo se realizará un nuevo estudio acústico de detalle y por tanto se revisarán y actualizarán las medidas anteriores.

Vibraciones: En fase de construcción sólo están previstas voladuras en el tramo VI, en algunos desmontes en roca y en esta zona la única edificación próxima a un desmonte es el restaurante ubicado en el punto kilométrico 7+200. En el proyecto constructivo se analizarán detalladamente las repercusiones sobre esta edificación y se tomarán las medidas necesarias para evitar la afección al restaurante y garantizar el cumplimiento de la legislación vigente.

f) Sobre la hidrología superficial e hidrogeología:

Hidrología superficial: En la fase de construcción se prevén afecciones a la hidrología superficial consecuencia de la ocupación del suelo y de los movimientos de tierras.

A continuación se muestran los cursos interceptados y las estructuras propuestas en la alternativa seleccionada:

Tramo	DO	Curso interceptado	Estructura
TII-2	2+910	Riera de Santa Anna	Viaducto.
TII-2	2+800	Río Fluviá	Viaducto.
T-IV	5+380	El Manol	Viaducto.
T-IV	7+275	Riera de Figueres.	OD.
TV-4	2+595	Río Muga	Viaducto.
TVI	1+054	Río Ricardell.	Viaducto.
TVI	3+613	Río Llobregat d'Empordà	Viaducto.

En el tramo VI el trazado discurre paralelo al río Llobregat d'Empordà, siguiendo el trazado de la actual N-II.

Hidrogeología: En la fase de construcción existe riesgo de contaminación de los acuíferos subterráneos por vertidos accidentales. A lo largo del trazado se atraviesan varias masas de agua pero hay que prestar especial atención al acuífero protegido del Delta de los ríos Fluviá y Muga, que es atravesado por el trazado entre los puntos kilométricos 2+100 y 6+900 del tramo IV.

No se prevé la ejecución de grandes desmontes que afecten a los acuíferos pero habrá que tomar medidas destinadas a evitar los vertidos y contaminación, especialmente en la zona del acuífero protegido por su alta sensibilidad.

Durante la fase de explotación se considera que el impacto no va a ser significativo.

Medidas preventivas y correctoras de las afecciones al sistema hidrológico e hidrogeológico:

Los proyectos de construcción que desarrollen las alternativas finalmente seleccionadas deberán incluir un plan de gestión de las avenidas durante la construcción y seguir las Recomendaciones técnicas para el diseño de infraestructuras que interfieren en el espacio fluvial.

El diseño de los viaductos no deberá afectar de modo significativo al cauce y a la vegetación de ribera. Se evitará, siempre que la anchura del cauce lo permita, la colocación de las pilas en el mismo y los estribos se ubicarán suficientemente alejados del cauce. Se tratará de garantizar la permeabilidad para la fauna.

Impermeabilización de las zonas destinadas a instalaciones auxiliares

Empleo de balsas de decantación antes del vertido a los cauces, empleo de balsas de sedimentación y corrección de pH (una vez finalizadas las obras serán restauradas y naturalizadas).

Durante la construcción de cada viaducto se van a emplear dos balsas de decantación y al menos una de ellas tendrá carácter permanente para recoger vertidos accidentales que se produzcan en fase de explotación.

Se van a emplear balsas de decantación en cada préstamo e instalación auxiliar.

Barreras de retención de sedimentos: el estudio ambiental propone un total de 2.027 metros en la alternativa seleccionada, de los cuáles 1.341 se van a ubicar en el tramo VI.

g) Sobre la vegetación:

Los impactos sobre la vegetación están relacionados con las superficies ocupadas, las talas, el desbroce del terreno y el movimiento de tierras que generará partículas de polvo.

En la memoria del estudio de impacto ambiental se indica en el apartado 3.11.4. Endemismos y especies singulares que según la información disponible en los inventarios de la Generalitat de Cataluña y los trabajos de campo realizados, en el ámbito del estudio de impacto, se localizan varias poblaciones de *Silene sennenii* muy próximas o directamente afectadas por la ejecución de las obras.

En el tramo VI se ha localizado la especie *Silene sennenii*, que es un endemismo en la zona próxima a Figueres, Alt Empordà y norte de la provincia de Girona. Se ha detectado su presencia en las siguientes zonas:

Punto kilométrico 4+900: Se prevé la afección de unos 25 m² de superficie donde habita y crece esta especie endémica.

Punto kilométrico 5+600: Zona cercana al río Manol, no se encuentra directamente afectada por el trazado pero está ubicada en el límite del mismo.

En este mismo tramo también se ha detectado la especie endémica *Marsilea strigosa*.

Tanto *Silene sennenii* como *Marsilea strigosa* se encuentran en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y en su caso, en el Catálogo Español de Especies Amenazadas [anexo I del Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero. El artículo 57.1.a), de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (modificada por la Ley 33/2015)], indica que está prohibido recortar, cortar, mutilar, arrancar o destruir de forma intencionada las especies incluidas en el Listado citado anteriormente. También está prohibido comerciar, intercambiar, transportar, intercambiar la planta o sus propágulos excepto de forma controlada por la Administración cuando pueda resultar beneficioso para su conservación.

Por lo tanto se debe evitar la afección a estas especies para cumplir la legislación vigente. Se procederá a localizar y jalonar estas especies de forma estricta antes del comienzo de los trabajos.

Las medidas específicas propuestas en el estudio de impacto ambiental para la protección de *Silene sennenii* y *Marsilea strigosa* son:

Silene sennenii: Se propone la recolección de semillas en la zona afectada, de forma que se constituya un banco de semillas y cultivos para plantar nuevos ejemplares en el entorno de la zona afectada una vez terminadas las obras.

Marsilea strigosa: Se van a recolectar esporocarpos para producir plantas.

La Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural indica en su informe que es preciso realizar un estudio detallado demográfico y ecológico de cada núcleo poblacional, una evaluación específica del grado de afección sobre dichos núcleos y un análisis exhaustivo de las áreas receptoras de los individuos traslocados.

El estudio de estas especies y las medidas específicas propuestas se llevarán a cabo en coordinación con el órgano autonómico competente.

Durante la explotación de la carretera podrían aparecer especies invasoras, aspecto que es más relevante en zonas con vegetación natural y algún tipo de protección.

El riesgo de incendio forestal aumentará en la zona de actuación y puede originarse de forma accidental si no se hace un uso correcto de la maquinaria y los instrumentos de trabajo. También durante la explotación existe riesgo de incendio por la circulación de vehículos y la actividad humana del entorno de la carretera.

El plan de obra contemplará un plan de actuación en caso de que se genere un incendio, cuyas bases se fijarán en el proyecto constructivo. Se cumplirá en todo momento lo estipulado por la legislación en prevención de incendios forestales de la Generalitat de Cataluña.

Para evitar en la medida de lo posible los impactos a la vegetación, se van a jalonar las zonas sensibles y se van a proteger los árboles.

Una vez finalizados los trabajos se procederá a la restauración de taludes y desmontes empleando para ello la tierra vegetal acopiada. En cuanto a los préstamos y zonas de instalaciones auxiliares se procederá a la restauración morfológica y la aplicación de tierra vegetal.

Tratamiento sombra de viaductos y de riberas: se va a realizar bajo el tablero de los viaductos, en el entorno de pilas y estribos y en las zonas de ribera afectadas. El tratamiento consistirá en limpiar la zona, extender una capa de tierra vegetal de 20 cm, hidrosiembra posterior y plantación de arbustos y árboles.

Tratamiento de carretera abandonada: se va a realizar en aquellos tramos de la carretera actual que van a quedar en desuso tras la ejecución de las obras y consiste en: eliminación del firme, descompactación del suelo natural resultante, extendido de tierra vegetal, hidrosiembra y plantación de especies arbustivas y arbóreas (indicadas en el estudio de impacto ambiental).

En la siguiente tabla se resumen los tramos de carretera a restaurar:

Tramo	DO	Puntos kilométricos N-II	Superficie a restaurar (m ²)	Tierra Vegetal para restaurar (m ³)
TI-2	2+320-2+400	736,20-736,40	5.218	1.044
TI-2	2+520-2+800	736,50-736,80		
TI-III	1+140-1+330	743,35-743,55	688	138
TV-4	0+250-2+350	757,25-759,20	21.145	4.229
TV-4	4+970-5+170	762,80-763,10		
TVI	0+740-1+000	764,00-764,30	2.149	430
Total			29.200	5.841

El tratamiento de gloriets y enlaces se definirá en el proyecto constructivo. Los pasos de fauna se vegetarán para hacer atractivo el paso para los animales y dirigirlos al paso.

Tanto en el estudio de impacto ambiental como en la documentación complementaria presentada posteriormente, se analizan en mayor extensión y detalle los potenciales impactos y las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor en relación con la vegetación.

h) Sobre la fauna:

Durante la fase de construcción, la pérdida de vegetación causada por el desbroce y la tala tiene como consecuencia la alteración de los hábitats. Al eliminar la vegetación se

producen afecciones en zonas de nidificación, refugio y campeo de aves, además de eliminación directa de nidos y madrigueras.

En el estudio de impacto ambiental se indica que para la realización del inventario de fauna se ha consultado la información recogida en el Inventario Nacional de Biodiversidad, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y también se incorporan referencias a las especies detectadas durante la realización de los trabajos de campo y fotografías de todos los elementos detectados en los trayectos de campo.

En la tramo V se han detectado zonas de cría y presencia de aguilucho cenizo y en el tramo III, de carraca europea.

También hay que tener en cuenta las molestias producidas por el ruido, vibraciones y la generación de contaminantes atmosféricos durante las obras.

La alternativa seleccionada va a producir las siguientes afecciones en áreas especialmente sensibles:

Áreas de interés faunístico y florístico. A continuación se indican las superficies afectadas por cada uno de los tramos de la alternativa seleccionada:

TII-2: 1.958 m².

TIII: 2.249 m².

TIV: 21.323 m².

TV-4: 949 m².

TVI: 6.700 m².

Áreas de interés prioritario para la protección de aves.

En el tramo TII-2 de la alternativa seleccionada se cruzan 104 m y se afecta un área de aproximadamente 2.388 m² y en el tramo TV-3 se cruzan 112 metros y se afecta a una superficie de 2.968 m².

Plan de recuperación del quebrantahuesos: En el tramo TV-4 se va a afectar entre el punto kilométrico 5+640 y el 6+174,5, en un área estimada de 9.720 m² y en el tramo TVI entre los puntos kilométricos 0+000-4+680 y 5+080-8+780 un área de 142.090 m².

Cruce de cauces incluidos en el Plan de conservación de la nutria y posibles afecciones a la ictiofauna (coinciden con el número de veces que se cruza los cauces):

Tramo TII-2:

DO: 2+910: Riera de Santa Anna.

DO: 2+800: Río Fluviá.

Tramo TIV:

DO: 5+380: el Manol.

DO: 7+275: Riera de Figueres.

Tramo TV-4:

DO: 2+595: Río Muga.

Tramo TVI:

DO: 1+054: Río Ricardell.

DO: 3+613: Río Llobregat d'Empordà.

Durante la fase de explotación el principal impacto va a ser el efecto barrera, con el impacto acumulado de las infraestructuras existentes: la AP-7, en su tramo de Barcelona a la Jonquera y la N-II, ha generado una situación crítica de la conectividad natural en la zona de Girona, situación que se agrava con el desdoblamiento de la N-II. Por tanto es necesario tomar las medidas correctoras necesarias para minimizar y solventar la fragmentación.

En la zona de estudio los principales espacios de conectividad ecológica o corredores de fauna son los siguientes:

Los de mayor prioridad son:

Anillo verde de Figueres-río Manol y riera d'Àlguema.
Corredores del Ricardell y el Llobregat d'Empordà.
Conector ecológico de Massís de les Salines-Massís de l'Albera.

También se cruzan los siguientes corredores (menos amenazados):

Corredor ecológico entorno de Vilademuls.
Corredor ecológico del río Fluvià.
Conector ecológico de la riera de la Muga.

La carretera nacional, N-II, no tiene actualmente ni vallas de protección ni ningún paso de fauna; esta situación se debe mejorar al realizar el desdoblamiento.

Por ello entre las principales medidas correctoras se encuentran la instalación de un cerramiento perimetral para reducir la mortalidad de la fauna por atropello y aumentar la seguridad vial y la instalación de pasos de fauna como medida correctora de la fragmentación que produce la ampliación de la infraestructura.

Pasos de fauna: En la actualidad la carretera N-II entre Orriols y La Jonquera no tiene medidas correctoras de magnitud que posibiliten el correcto funcionamiento de los espacios conectores faunísticos definidos en la zona. Los únicos corredores que se han mantenido (parcialmente alterados) han sido los 4 corredores fluviales principales que cruzan el trazado: ríos Fluvià, la Muga, el Manol y el Llobregat d'Empordà.

Se acumula el efecto barrera debido a la presencia de varias infraestructuras: tren de alta velocidad, autopista AP-7, N-II, etc. Por ello, se han propuesto medidas correctoras coordinadas con el resto de infraestructuras, que serán coherentes con los puntos de permeabilidad incorporados en el trazado de la línea de alta velocidad, especialmente en el Tramo VI y aunque la AP-7 no cuenta con pasos específicos para la fauna, sí dispone de infraestructuras que pueden ser utilizadas por los animales. Las dimensiones y especificaciones se han diseñado teniendo en cuenta el documento Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente. Además ya se había estudiado con anterioridad la necesidad de mejorar la permeabilidad: en 2008 el Consejo de Iniciativas Locales por el Medio Ambiente de las comarcas de Girona (CILMA) junto con la Diputación de Girona, elaboró la Propuesta de mínimos para la priorización de medidas correctoras del efecto barrera que se genera con la ampliación de la autopista AP-7 y el desdoblamiento de la A-2 en su paso por las Comarcas de Girona» (actualización del estudio realizado en 2007).

En cuanto a medidas relativas a la fauna protegida, se detallan las siguientes: en la zona se localizan dos especies protegidas de la fauna salvaje autóctona (Decreto legislativo 2/2008, de 15 de abril, de Cataluña): la carraca europea (*Coracias garrulus*) y el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*). Se va a realizar trabajo de campo para localizar estas especies catalogadas y para prospectar la presencia de nidos, madrigueras, zonas de alimentación preferentes, etc., y, en su caso, adoptar las medidas oportunas en coordinación con el órgano autonómico competente de la Generalitat de Cataluña.

Durante las obras también se podría afectar a fauna acuática, como el barbo de montaña (*Barbus meridionalis*) y náyades (*Unio elongatulus ssp. Aleroni*, *Unio aleroni*). Se llevarán a cabo las medidas señaladas para la hidrología y además se evitará trabajar en horario nocturno.

En cuanto a las náyades, si son detectadas en el período de prospección previo a los trabajos, se tomarán las siguientes medidas para evitar la afección:

Franja de seguridad de 1,5 m a cada lado del cauce en la que no se realizará ninguna actuación.

Delimitación del sector donde se han localizado náyades para evitar el acceso de personas y maquinaria.

Seguimiento exhaustivo de los trabajos de restauración.

Las siguientes medidas sirven tanto para protección de la nutria (*Lutra lutra*) como para otras especies y están destinadas a reducir la mortalidad por atropello y el efecto barrera y a evitar la destrucción o alteración de los hábitats de ribera durante la construcción y explotación:

Adaptación de viaductos para favorecer el paso de fauna. También se va a evitar afectar al lecho utilizando sistemas constructivos que no le afecten y no se construirán escolleras asociadas a los pilares de los viaductos y se conservará la morfología del terreno.

Realización de los trabajos en el período de menor impacto sobre la nutria: si es posible se evitará realizar obras en periodos de bajo caudal para no añadir impedimentos y no se realizarán trabajos nocturnos en la proximidad de cursos fluviales. También se recomienda no trabajar durante la primavera (período de reproducción) en los tramos de carretera próximos a los cursos fluviales.

Ubicar las instalaciones auxiliares, acopios, parques de maquinaria, préstamos y vertederos alejados de los cursos fluviales.

Evitar aportaciones de sólidos en suspensión y otros contaminantes a los cursos fluviales; para ello se van a emplear balsas de decantación, barreras de sedimentos, etc.; también se realizarán riegos periódicos en la zona de obras.

Seguimiento de atropellos durante la fase de funcionamiento y diseño de medidas correctoras: de forma anual y durante un mínimo de tres años se realizará seguimiento para evaluar la incidencia de atropellos de nutrias; en el caso de que se detecte algún atropello se tomarán medidas correctoras. El estudio de impacto ambiental indica las zonas en las que se debe realizar el seguimiento.

Tanto en el estudio de impacto ambiental como en la documentación complementaria presentada posteriormente se analizan en mayor extensión y detalle los potenciales impactos y las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor en relación con la fauna.

i) Sobre el paisaje:

El proyecto se ubica en una zona con gran visibilidad aunque al contar con numerosas infraestructuras el impacto paisajístico no es notable.

La principal afección sobre el paisaje es la Geozona de El Mont-roig y los encabalgamientos de Biure.

Durante la ejecución de las obras se va a producir descenso de la calidad visual del paisaje por la introducción de elementos antrópicos. También la eliminación de cubierta vegetal y la introducción de elementos de formas lineales de hormigón y asfalto causarán un fuerte contraste.

En cuanto a la fase de explotación, los tramos de mayor visibilidad son los tramos TIII, TIV y TV coincidiendo con el casco urbano de Figueres y la llanura sobre la que se asienta.

Las medidas de integración paisajística son las ya indicadas para minimizar la afección sobre la vegetación existente y además se va a efectuar una limpieza antes y después de la restitución del terreno.

Finalmente, se llevará a cabo la integración paisajística de los préstamos y las zonas de ubicación definitiva de las tierras excavadas.

j) Sobre los espacios naturales de interés:

Los únicos espacios de Red Natura 2000 que se ven directamente afectados por las alternativas del tramo II y del tramo VI son el LIC (ES5120021) Riu Fluvià y el LIC (ES5120005) Riu Llobregat d'Empordà. El resto de los espacios Red Natura 2000 se encuentran a distancias superiores a 1.500 m y no se prevé que se vean afectados.

Los impactos directos sobre los espacios de la Red Natura indicados, van a producirse por la ocupación directa del suelo y por la destrucción de los hábitats y la cobertura vegetal.

El tramo TII-2 de la alternativa seleccionada corta al LIC Riu Fluvià entre los DDOO 2+635 y 2+825 afectándolo de forma directa en una longitud de 190 m y ocupando una superficie de 4.318 m².

El tramo TVI afecta al LIC Riu Llobregat d'Empordà entre los DD.OO. 4+390 y 8+740 en una longitud de 4.350 m y afectando una superficie de 50.472 m²; de esta superficie sólo se produce nueva afección a 26.072 m² pues en la actualidad ya se encuentran ocupados 24.400 m² por la actual carretera N-II.

En estos dos tramos se protegerá la vegetación en fase de obras mediante el balizado de todas las masas vegetales asociadas a las riberas fluviales del LIC Riu Fluvià y del LIC Riu Llobregat d'Empordà.

Las afecciones directas a estos LICs van a ser principalmente las siguientes:

Paso de la sombra del viaducto sobre el LIC Riu Fluvià y sobre el LIC Riu Llobregat d'Empordà.

Ocupación del LIC Riu Llobregat d'Empordà.

Según el estudio de impacto ambiental, de los hábitats naturales de interés comunitario presentes en estos LIC, los que se podrían ver afectados por el paso de la carretera son los dos siguientes: 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* (LIC Riu Fluvià) y 9330 Alcornocales de *Quercus suber* (LIC Riu Llobregat d'Empordà), ambos no catalogados como prioritarios.

A partir de los trabajos de campo realizados se ha estimado que la superficie de afección a los alcornocales dentro del LIC Riu Llobregat d'Empordà se limitaría a unos 1.862 m² en la zona del perímetro de la carretera actual.

Según el estudio de impacto ambiental (Capítulo 8 y Apéndice 3. Informe de afección a la Red Natura 2000) la actuación prevista garantizará la preservación de los valores ambientales por los cuales los dos espacios citados fueron protegidos, siempre que se apliquen las medidas propuestas de diseño, prevención y control, así como las de inspección y seguimiento.

Entre las medidas preventivas y correctoras para estas afecciones, en el estudio de impacto ambiental se plantean las siguientes en relación al diseño y ubicación de viaductos:

Si es posible se dispondrán pilas y estribos más allá de los límites de los LICs y siempre que sea técnicamente viable se mantendrán los pilares a una distancia mínima de 5 metros de las comunidades de vegetación de ribera.

Tableros a suficiente altura y con un método constructivo apropiado para no afectar a la vegetación de ribera.

Integración paisajística de los viaductos.

Restauración de vegetación de ribera.

Evitar la construcción de escolleras asociadas a las pilas y en caso de construirse, hacerlo con poca pendiente y revegetarlas.

Eliminar obstáculos que puedan quedar bajo la estructura al finalizar la construcción.

Afecciones indirectas sobre Red Natura 2000. La Subdirección General de Medio Natural solicitó, entre otros aspectos, un mayor análisis de las afecciones indirectas sobre Red Natura 2000 y este se ha aportado en el Informe Complementario elaborado por el promotor. A continuación se indican las principales afecciones indirectas:

Afección indirecta por disminución de la calidad del aire: Se va a producir por el incremento de polución y pérdida de calidad atmosférica al incrementarse la emisión de gases y partículas de polvo.

Afección indirecta por aumento de las emisiones sonoras: El principal impacto se produciría sobre la población y la fauna. En este caso se podrían producir desplazamientos hacia zonas más tranquilas mientras duren las obras y en el peor de los casos podría afectar a la reproducción de algunas especies.

Afección indirecta sobre los suelos y la vegetación: Se podrían contaminar suelos por residuos y vertidos tóxicos, podrían producirse vertidos accidentales que afecten a la calidad de los suelos, de las aguas y a la vegetación y fauna del entorno. También van a aumentar los procesos erosivos, el riesgo de incendio y el riesgo de aparición de especies invasoras.

Afección indirecta sobre la calidad de las aguas: La probabilidad de afección a la calidad de las aguas se deriva del lavado de materiales sometidos a movimientos de tierra por las aguas de escorrentía, del vertido de efluentes, especialmente de la construcción de viaductos, y por vertidos accidentales de sustancias contaminantes a las aguas.

Las instalaciones auxiliares y zonas de préstamo se encuentran ubicadas fuera de la Red Natura 2000 por lo que no se prevén impactos directos. En cualquier caso a continuación se indican posibles afecciones indirectas.

Afección a Red Natura de zonas de préstamo: En el caso de los préstamos que estén muy cerca de espacios protegidos (los préstamos 12, 13 y 17 se encuentran a menos de 50 metros de espacios Red Natura 2000) habrá que plantear medidas protectoras y correctoras. También los préstamos 11, 16 y 20 pueden producir afecciones indirectas al encontrarse a menos de 500 metros y habrá que adoptar medidas protectoras.

Afección a Red Natura de instalaciones auxiliares: En el Tramo VI se encuentran las Zonas de Instalaciones Auxiliares (ZIA 3, 4, 5 y 6 del Tramo TVI) más próximas al LIC Riu Llobregat d'Empordà (la ZIA-3 a 10 metros, las ZIAs 4 y 5 a 13 metros y la ZIA 6 a 133 metros del LIC) y se podrían producir afecciones indirectas a este espacio, por lo que va a ser necesario adoptar medidas protectoras. En el caso del LIC Riu Fluvià existe baja probabilidad de que se vea afectado por la ZIA 1 del Tramo II.

La principal medida preventiva consiste en no abrir nuevos caminos de obra ni tampoco ubicar instalaciones provisionales ni parques de maquinaria en las zonas protegidas.

Afección a hábitats de interés comunitario (HIC) no incluidos en Red Natura 2000: Los impactos van a ser compatibles o moderados. En el estudio de impacto ambiental se prevén afecciones a los siguientes hábitats de interés comunitario fuera de Red Natura 2000:

HIC prioritario 6220 (afección indirecta a 280m de TV-1).

HIC prioritario 91E0 Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*), afección indirecta a 70m de TV-1.

Como medidas generales para los tramos de afección a espacios naturales se propone:

Delimitación precisa mediante jalonamiento temporal de las áreas de trabajo que sean estrictamente necesarias para no afectar más superficie de la estrictamente necesaria.

Revegetación de las áreas afectadas con las especies autóctonas propias del entorno.

Impacto residual en la afección a espacios de Red Natura: Es el impacto residual producido después de la aplicación de todas las medidas de mitigación y minimización de afecciones directas e indirectas.

En el caso del LIC Riu Fluvià es inevitable la presencia del tablero del viaducto que sobrevuela el LIC así como la presencia de las pilas que lo sostienen. Se considera un impacto residual moderado-bajo.

En el caso del LIC Riu Llobregat d'Empordà, se produce una ocupación directa de la superficie del LIC por la ampliación de la carretera actual. La afección al LIC se ha minimizado, limitando la actuación en este tramo a la ampliación de la carretera actual en el lado contrario al del LIC. El impacto residual va a ser moderado-bajo.

El promotor ha propuesto una serie de medidas compensatorias o complementarias para estos impactos residuales, que se detallan más adelante.

Los impactos residuales producidos por los préstamos y zonas de instalaciones auxiliares se consideran compatibles y moderados y por tanto asumibles para el medio ambiente, según se indica en la documentación complementaria aportada por el promotor.

Medidas compensatorias o complementarias propuestas tras el proceso de información pública:

En agosto de 2014, en el proceso de información pública, la Dirección General de Políticas Ambientales de la Generalitat de Cataluña remitió informe relativo al estudio de impacto ambiental. En dicho informe considera necesario presentar un proyecto específico de medidas compensatorias para los LIC Riu Fluvià y Riu Llobregat d'Empordà. A la vista de esta prescripción, el promotor ha redactado un proyecto de medidas compensatorias o complementarias a las medidas preventivas y correctoras ya propuestas de los impactos ambientales en la Red Natura 2000, cuyo objetivo es proponer una serie de medidas, independientes de aquellas que se han fijado en el estudio de impacto ambiental.

El proyecto de las citadas medidas con el informe de las mismas por parte de la Dirección General de Políticas Ambientales se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural con fecha 26 de febrero de 2016.

Las medidas propuestas se engloban en los siguientes epígrafes:

LIC Riu Fluvià:

RF1: Restauración del hábitat de ribera y conectividad territorial del río Fluvià.

Se va a proceder a la recuperación ambiental del dominio público hidráulico en la zona de servidumbre (superficie de 13.000 m²).

RF2: Seguimiento de poblaciones de nutria en el río Fluvià.

Se llevará a cabo en el río Fluvià entre la esclusa de Bàscara y la esclusa de Sant Morí. Se va a instalar un observatorio de fauna lineal.

RF3: Plan de conservación de la riera Cassinyola (en donde se ha detectado la presencia de náyades)

Esta actuación implica la eliminación de especies invasoras como la caña y el seguimiento y monitorización de la biodiversidad (especialmente de las náyades *Unio aleroni*).

LIC Riu Llobregat d'Empordà:

LLE-1: Plan de conservación del Córrec Comunera (conector biológico de espacios protegidos)

Se va a realizar un acuerdo de custodia del territorio durante 10 años como mínimo y para una longitud de conector de 2,5 km, desde la desembocadura del córrec comunera en el Llobregat d'Empordà hasta los Estanys de Canadal.

LLE-2: Restauración de alcornocales.

La restauración se centrará en una zona de baja densidad de la vegetación, junto al camí de Boquerós, entre la N-II y la AP7, en una superficie de 3,7 ha.

LLE-3: Plan de conservación de quirópteros

Se propone la instalación de cajas nido a lo largo del corredor de este LIC entre la AP-7 y la N-II.

Todas estas actuaciones se detallan en el Informe Complementario al Expediente de Información Pública.

La Dirección General de Políticas Ambientales considera que se ha realizado un buen análisis ambiental y que las medidas se aplican, en la mayoría de casos, en zonas bastante alejadas de la de actuación, pero dentro del mismo espacio LIC, quedando los impactos residuales compensados con la ejecución de estas medidas.

El informe de la Dirección General de Políticas Ambientales adjunta una declaración de la autoridad responsable del seguimiento de Red Natura 2000, que afirma tras examinar la solicitud del proyecto no es probable que el proyecto tenga repercusiones significativas sobre lugares incluidos en la Red Natura 2000 por los motivos siguientes: revisado el estudio de impacto ambiental del proyecto y el proyecto básico de medidas compensatorias de impacto residual se considera que el proyecto no supone ninguna afección significativa sobre los valores naturales presentes en los espacios naturales incluidos en la mencionada red.

k) Sobre el patrimonio arqueológico y vías pecuarias:

En el estudio de impacto ambiental se han identificado afecciones tanto directas como indirectas al patrimonio cultural en todos los tramos de la alternativa seleccionada, identificándose su distancia al eje y el punto kilométrico en el que se encuentran. Se van a ver afectados algunos elementos del patrimonio arquitectónico (Mas), la Vía Augusta romana, acequias con partidores y diversos bunkers de la guerra civil.

Se han llevado a cabo trabajos para la identificación de los elementos del patrimonio cultural. Se han realizado en dos fases, una primera de recopilación de la información existente (de los inventarios de la DG de Patrimonio Cultural, del planeamiento urbanístico de los municipios y de otros trabajos de prospección) y una segunda fase de prospección superficial intensiva, que se realizó en marzo-abril de 2014, con la metodología aprobada por el organismo competente de la Generalitat de Cataluña. Se ha prospectado una banda de 50 m a cada lado del eje de todas las alternativas y también las zonas de préstamos. La memoria final para cada elemento del patrimonio detectado identifica el grado de afección (directa o indirecta), la distancia al eje y las medidas preventivas y correctoras que se proponen. Además, como medida general se propone un seguimiento arqueológico de todos los elementos no observables superficialmente.

Entre las medidas previstas están: documentación planimétrica y estudio histórico para algunos elementos del patrimonio arquitectónico o cultural afectados directamente; sondeos previos y seguimiento arqueológico, para elementos del patrimonio arqueológico afectados; seguimiento arqueológico para los elementos del patrimonio arqueológico afectados indirectamente.

Posteriormente al estudio de impacto ambiental se han realizado nuevos trabajos arqueológicos para estudiar las afecciones a algunos yacimientos que podrían verse afectados. Se tomarán medidas específicas en La Tribana, donde se realizará un seguimiento arqueológico intensivo de los movimientos de tierras y en la Riera de Masarac, que se llevarán a cabo medidas previas al inicio de las obras.

Las principales medidas que se van a tomar para proteger el patrimonio cultural serán: jalonar los yacimientos afectados por las obras prohibiendo la acumulación de materiales de obra en su entorno y realizar seguimiento arqueológico de las obras, especialmente durante las labores de desbroce y movimiento de tierras.

El Camino de Santiago va a verse afectado en dos tramos diferentes:

En el tramo TII en el DO 0+700 se prevé un paso superior para dar continuidad al Camino de Santiago.

En el tramo TIV, el Camino de Santiago cruza la actual N-II mediante un paso inferior ubicado en el punto kilométrico 755+800 de la carretera actual por lo que se ha previsto una ampliación del paso inferior actual.

La afección a vías pecuarias se va a producir principalmente durante la fase de obras pues se podrían ocasionar cortes temporales. Pero sería un impacto puntual y temporal pues se van a construir estructuras que permitan la continuidad del camino.

En la fase de explotación no se prevén afecciones a las vías pecuarias pues se van a reponer adecuadamente, de acuerdo con la normativa vigente: en el TI-2 (DO 2+500) se va a reponer a la situación actual, en el TIII (DO 1+600) se ha proyectado la reposición de los caminos que conectando con el enlace de Pontós permiten el cruce de la N-II y en el TV-3 (DO 4+050) se va a construir un paso superior que dé continuidad a la vía pecuaria en el mismo punto de cruce.

En la información complementaria elaborada por el promotor, recibida el 26 de febrero de 2016, se incluyen las subsanaciones y ampliaciones al Estudio de Patrimonio Cultural incluido en el estudio de impacto ambiental, según solicitó el Servicio de Arqueología y Paleontología de la Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio en su informe de 27 de marzo de 2015.

También se incluye nueva información arqueológica pues se detectaron una serie de afectaciones directas sobre el patrimonio arqueológico, realizándose intervenciones

arqueológicas específicas para valorar el impacto de las obras sobre los bienes afectados. Se han realizado intervenciones arqueológicas en las siguientes ubicaciones:

Hostal Nou (Biure, Alt Empordà).
La Gavarra (Biure, Alt Empordà).
Can Gener (Pont de Molins, Alt Empordà).
Riera Masarac (Pont de Molins, Alt Empordà).
Les Closes (Pont de Molins, Alt Empordà).
La Tribana (Pontós, Alt Empordà).
Pla de Noguers (Vilademuls, Pla de l'Estany).

De los 18 sondeos arqueológicos realizados 15 han resultado negativos en cuanto a la identificación de estructuras arqueológicas y 3 han dado resultado positivo. En la documentación complementaria se proponen las siguientes medidas preventivas y correctoras:

La Tribana: Seguimiento arqueológico intensivo de los movimientos de tierra, con arqueólogos especializados durante el decapado o desbroce de la zona.

Riera de Masarac: Decapado de tierra con medios mecánicos no abrasivos de las zonas de influencia del yacimiento, según la delimitación propuesta por el arqueólogo y excavación sistemática manual de estructuras localizadas y las que puedan aparecer, todo ello previo al inicio de las obras.

Medidas de carácter general: Seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras.

Estas medidas correctoras se añaden a las medidas correctoras ya propuestas en el estudio de impacto ambiental y en informes anteriores del Servicio de Arqueología y Patrimonio Cultural.

La documentación complementaria también aporta la memoria del control y excavación arqueológica correspondientes a la intersección de la NII con la carretera Giv-5125 realizada al inicio de las obras «Reordenación de accesos en la intersección de la carretera NII con la carretera Giv-5125 en Pontós y en la intersección de la carretera NII con la carretera Giv-6226 en Garrigàs». Se concluye que no han aparecido restos arqueológicos a excepción de fragmentos de cerámica entre la NII y la línea ferroviaria del AVE, por lo tanto no se prevén impactos.

5. Condiciones al proyecto

Además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta y se incluirán en el proyecto de construcción, las siguientes condiciones:

5.1 Protección de la calidad del aire.

Con objeto de minimizar la incidencia de las emisiones durante la fase de ejecución, se establecerá un control de la maquinaria para asegurar su correcto estado y funcionamiento.

Se adoptarán las medidas adecuadas (riegos periódicos, forma de transporte en obra, velocidad de circulación limitada...) para evitar las molestias que el polvo generado durante la ejecución de las obras pueda producir sobre la población (en especial en los núcleos urbanos de Orriols, Bâscara, Figueres, Pont de Molins, así como en edificaciones aisladas), los vehículos que circulan por la zona y la fauna, así como la incidencia sobre los cultivos y la vegetación, especialmente en las zonas con vegetación autóctona: cruces con los ríos Fluviá, Manol, Muga, Ricardell y Llobregat d'Empordà, y las rieras de Santa Ana y de Figueres; y el alcornocal en la margen derecha de la carretera entre los puntos kilométricos 4+500 y 8+500 del tramo VI.

Previo a la autorización del proyecto se realizará el cálculo de la huella de carbono, para este cálculo la Oficina Española para el Cambio Climático recomienda que se utilice la herramienta CO2TA para la evaluación de emisiones de CO₂ del tráfico por carretera desarrollada por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX).

5.2 Zonas de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso de obra.

Balance de tierras: De acuerdo con la documentación del estudio informativo, los volúmenes de tierras de préstamos y vertedero para cada tramo de la Alternativa propuesta son:

	TI-2	TII-2	TIII	TIV	TV-4	TVI
Préstamo (m ³).	93.225	269.711	248.277	549.400	825.079	295.831
Material a vertedero (m ³) . .	59.590	79.310	35.622	208.724	9.853	0

Total material de préstamos (m³): 2.281.523 m³.

Total material a vertedero (m³): 393.099 m³.

Préstamos: Como primera opción, los materiales necesarios para los rellenos provendrán de la excavación de la traza o de canteras legalizadas con plan de restauración aprobado. En el estudio de impacto ambiental se analizan ambientalmente y se proponen 20 zonas de préstamos con una capacidad muy superior a la necesaria para el proyecto (del orden de 2,8 veces). También se relaciona un total de 29 canteras y graveras y su posible uso para el proyecto, para zahorras, capas granulares, áridos para hormigón y mezclas asfálticas, etc.

En cuanto a las 20 zonas para préstamos propuestas, se tendrá en cuenta lo siguiente de forma genérica para todos los préstamos y además se citan algunas condiciones concretas ya contempladas en la documentación complementaria:

Se evitará la afeción a la vegetación arbórea y se limitará lo máximo posible la afeción a la superficie de matorral y cultivos leñosos. Tanto en el P-1 (punto kilométrico 3+000, HIC 9540) como en el P-15 (punto kilométrico 0+500, HIC 9540) se alejará el límite del préstamo de las zonas boscosas.

La distancia mínima a los núcleos urbanos será de 500 m. En el caso del P-16 se va a separar al máximo la superficie de explotación del núcleo urbano de Pontós.

La distancia mínima a los cursos de agua será de 200 m. El P-17 se separará lo máximo posible de la zona de influencia del río Fluviá.

La distancia mínima a espacios de la Red Natura será de 300 m.

Se evitará la afeción directa o indirecta a elementos del patrimonio cultural.

Se evitará la afeción directa o indirecta a hábitats de interés comunitario. Es el caso de los préstamos P-7, P-10, P-1 y P-15.

Se evitará la excesiva proximidad (menos de 200 m) a áreas de interés faunístico o de aves amenazadas.

Deberá contarse con la aprobación municipal en las zonas situadas en terrenos calificados de suelo no urbanizable de categoría rústica con protección agrícola.

Se propone descartar la utilización de las zonas de préstamo: P-12 y P-13 (TVI) pues al eliminar las zonas sensibles la superficie de explotación va a ser muy baja.

En las zonas P-18, 19 y 20 que sirven al tramo V, se utilizarán solamente partes del área propuesta, de forma que se evite la afeción directa e indirecta a los elementos del patrimonio cultural y a las conducciones de agua que las cruzan, y se alejen de las zonas de cría y nidificación de aves esteparias.

En el caso de los préstamos P-2, P-18 y P-19 se va a tratar de evitar su visibilidad desde la AP-7 y se va a alejar la zona de explotación de esta infraestructura.

En todas las zonas para préstamos, además de las restricciones anteriores, se adoptarán las medidas preventivas y correctoras necesarias y las buenas prácticas para evitar las afecciones a los elementos ambientales.

Vertederos: El material excavado será utilizado en los rellenos en la mayor medida posible. Con el fin de minimizar el volumen de sobrantes y la necesidad de préstamos, se

aprovecharán las tierras de la excavación aplicándoles tratamientos de estabilización con cal o cemento si fuese necesario para hacerlas aptas para su uso en los rellenos.

Para las tierras sobrantes se utilizarán como vertederos las zonas que previamente han sido utilizadas para préstamos. Se utilizarán prioritariamente canteras o graveras (en explotación o no) como zonas de vertido para su restauración ambiental. En el estudio se indican las canteras C-1 y C-2 y la gravera G-2.

Áreas de instalaciones auxiliares: En el estudio se definen 11 posibles zonas para instalaciones auxiliares de obra (ZIA), una para cada tramo salvo para el tramo VI Pont de Molins-La Jonquera, para el que se definen 6 posibles.

Las superficies que se indican en el estudio de impacto ambiental son excesivas para los usos y necesidad del proyecto, por lo que deberán ajustarse en el proyecto de construcción teniendo en cuenta, entre otros aspectos, las afecciones ambientales, a las que se hace referencia a continuación.

Para su ubicación definitiva deberán considerarse con carácter prioritario zonas que vayan a verse afectadas por las obras, próximas a los enlaces o entre sus ramales, o en todo caso, en zonas degradadas o residuales y con buena accesibilidad a la red viaria existente.

Sin perjuicio de lo anterior, para las zonas de instalaciones auxiliares de obra propuestas se tendrá en cuenta lo siguiente:

Se consideran adecuadas ambientalmente. Las zonas TI, TII, TIII, TIV, TV, que sirven cada una a uno de los 5 primeros tramos, con las siguientes precauciones:

Se evitará la afección a la vegetación forestal (TII-1).

La distancia mínima a los cursos de agua será de 200 m (TII-1, TIII-1, TIV-1, TV-1).

Se evitará la afección directa o indirecta a elementos del patrimonio cultural (TII-1, TIV-1).

De las zonas que sirven al tramo VI, se consideran más adecuadas ambientalmente las TVI-1 y TVI-2. En ellas se adoptarán medidas preventivas para evitar la afección directa e indirecta a los elementos del patrimonio arquitectónico y a los hábitats naturales de interés comunitario. Si fuese necesario se reducirá la superficie propuesta.

Se evitará la utilización de las zonas TVI-3, TVI-4 y TVI-5.

En la zona TVI-6 se recortará la superficie prevista de forma que no se afecte a suelo urbano consolidado ni tampoco a hábitats naturales de interés comunitario.

Para garantizar la integridad de las zonas de instalaciones auxiliares se delimitarán con un cerramiento provisional de malla metálica y postes hormigonados.

Caminos de acceso a las obras: Se evitará la apertura de nuevos caminos de obra, salvo que resulte imprescindible. El acceso al trazado y a las zonas de instalaciones auxiliares se realizará por caminos existentes y por la propia traza.

5.3 Protección contra el ruido y las vibraciones.

a) Ruido:

El nivel de detalle del estudio informativo y la consideración de un periodo de análisis más amplio, hacen necesario un estudio acústico de detalle de la alternativa propuesta en la fase de proyecto de construcción que actualice el estudio acústico ya realizado e incluido en el Apéndice 2 del estudio de impacto ambiental.

Por ello, como parte de este proyecto se realizará un estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan: el Real Decreto 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

El estudio 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, para el año previsto de puesta en

servicio y para diversos años horizonte (hasta 30 años desde la puesta en servicio), dentro de la vida útil de la carretera. Se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (autopista AP-7, N-II, LAV Barcelona frontera francesa, carreteras, calles, caminos, etc.). El estudio determinará asimismo la necesidad de desarrollar medidas de protección, del tipo de pantallas acústicas absorbentes, caballones de tierra, firme fonoabsorbente u otras, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas, en las zonas donde sean necesarias se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje.

En las medidas correctoras del estudio se prevé el firme fonoabsorbente en tramos de corta longitud, donde es necesario para alcanzar los objetivos de calidad acústica. En el proyecto de construcción, este tipo de firme deberá proyectarse en tramos de longitud suficiente para que su ejecución sea viable.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados (en especial Orriols, Báscara, Vilamalla, Figueres, Pont de Molins) pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, en todas sus facetas la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los afectados por el trazado 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 urbano en la actualidad.

b) Vibraciones:

Dado el tipo de proyecto, no se producirán impactos en la fase de explotación.

En la fase de obras podrían producirse impactos por las voladuras, que según el estudio sólo se efectuarían en algunos desmontes en el tramo Pont de Molins-La Jonquera. El único edificio afectado podría ser un restaurante a la altura del punto kilométrico 7+200, en la margen izquierda. En el proyecto de construcción se analizarán con detalle los efectos de las voladuras (si fuesen imprescindibles) sobre este edificio y se propondrán, en su caso, las medidas preventivas y correctoras adecuadas.

5.4 Protección del patrimonio cultural.

En el proyecto de construcción, el trazado se proyectará para evitar en lo posible la afección a los elementos del patrimonio detectados en la prospección.

De las zonas para préstamos propuestas, en 4 de ellas, la 7, 15, 18 y 20 se prevé afección directa o indirecta. Se tendrán en cuenta en ellas las siguientes medidas:

Para los elementos del patrimonio arquitectónico o cultural (infraestructuras, edificaciones...) se adoptarán las medidas necesarias para evitar su afección, excluyendo alguna zona o la totalidad del préstamo previsto con la distancia de seguridad necesaria.

Para los elementos del patrimonio arqueológico, se realizarán sondeos previos y seguimiento arqueológico. A la vista del resultado de los sondeos se reconsiderará la definición de las zonas de préstamos, para evitar la afección.

Seguimiento arqueológico del movimiento de tierras.

De forma más puntual, se hará un estudio conjunto de las construcciones propias de la línea defensiva (búnkeres) afectadas directamente por el trazado, por tratarse de un conjunto indivisible de elementos de una época y características concretas.

Se hará un estudio completo del trazado de la Vía Augusta, en los tramos IV y V para determinar la continuidad del camino y su verdadera pervivencia en algunos de los caminos actuales. Por ello, se harán sondeos de control en varios puntos de su posible trazado.

Se llevará a cabo, como se ha dicho, un seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierras, con especial hincapié en los tramos IV y V, ligado a la aparición de la Vía Augusta. También en los préstamos 7 y 8 localizados en las inmediaciones del Camí d'Empuries, otro vial importante.

5.5 Medidas de protección de los espacios naturales protegidos, los hábitats naturales, la vegetación y el paisaje.

Espacios naturales protegidos y hábitat: Se llevarán a cabo las medidas compensatorias o complementarias de impactos residuales en los LIC del Río Fluviá y del Riu Llobregat propuestas por el promotor en la documentación complementaria e informadas favorablemente por la Dirección General de Políticas Ambientales. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya.

Estas medidas se han detallado en la documentación complementaria y se indican en el apartado 4 de este documento y son las siguientes:

LIC Riu Fluviá:

RF1: Restauración del hábitat de ribera y conectividad territorial del río Fluviá.

RF2: Seguimiento de poblaciones de nutria en el río Fluviá.

RF3: Plan de conservación de la riera Cassinyola (en donde se ha detectado la presencia de náyades).

LIC Riu Llobregat d'Empordà:

LLE-1: Plan de conservación del Córrec Comunera (conector biológico de espacios protegidos)

LLE-2: Restauración de alcornocales.

LLE-3: Plan de conservación de quirópteros.

En la parte del trazado próxima a los espacios protegidos no se realizará ninguna actividad de obra fuera del horario diurno, en el que exista suficiente luz natural, evitándose el uso de iluminación artificial durante la construcción.

Cruce de los ríos Fluviá, Manol, Muga, Ricardell y Llobregat d'Empordà: medidas específicas.

Además de las medidas establecidas en otros apartados de esta declaración referentes a los espacios naturales y hábitats, la vegetación; y el sistema hidrológico y calidad de las aguas, en la construcción de los citados viaductos se tendrán en cuenta las siguientes condiciones:

Los viaductos sobre los ríos Fluviá, Muga y Llobregat d'Empordà se proyectarán de forma que en la ejecución de los tableros no se afecte al terreno situado bajo los mismos. Para ello se emplearán sistemas constructivos del tipo voladizos sucesivos, cimbra autoportante, tablero empujado u otros. Aunque esté así previsto en los documentos técnicos, en ningún caso se utilizarán cimbras apoyadas en el terreno para la ejecución del tablero en los viaductos de los ríos Fluviá y Muga, ni vigas prefabricadas en el viaducto del Llobregat d'Empordà. Las luces de los vanos serán sensiblemente mayores de las previstas en este documento técnico (de 35 y 45 m en los viaductos del Fluviá y del Muga y de 15 m en el de cruce del Llobregat d'Empordà), acordes con los sistemas constructivos que se han indicado. En este último viaducto, se demolerá la estructura de tubos existentes siendo todo él de nueva construcción, de acuerdo con lo previsto en el documento técnico.

Viaducto del río Manol: se va a ampliar la estructura existente. El método constructivo planteado en este tramo es el de, colocación de vigas con grúa desde el terreno y ejecución de losa del tablero in situ.

Vegetación: Antes del comienzo de las obras se jalonarán y señalizarán todos los accesos temporales de obra. También se jalonará la franja de ocupación de las estructuras de forma que se produzca la mínima afección a la vegetación de ribera.

Con objeto de afectar en la menor medida posible a la vegetación de ribera de los cursos de agua atravesados, especialmente los ríos Fluviá, Manol, Muga, Ricardell y Llobregat d'Empordà, y las rieras de Santa Ana y de Figueres, los estribos y pilas de los puentes y viaductos de cruce se situarán al menos a 10 m de la parte exterior de dicha vegetación.

Se proyectarán detalladamente los caminos de acceso para la construcción de las pilas de los viaductos de forma que la vegetación de ribera y la asociada a los cursos de agua sea la menor posible.

En las zonas con vegetación arbórea, además de la asociada a los cursos de agua:

TI-2: 3+500-3+800 y TIII: 2+400-2+650, pinares.

TVI: puntos kilométricos 4+500-8+500, alcornocal.

Se proyectará el trazado definitivo de forma que la afección a los ejemplares arbóreos sea la menor posible. Se marcarán los ejemplares que vayan a ser afectados por el proyecto y se prestará especial atención al jalonamiento en estas zonas.

Como parte del proyecto de construcción se realizará un trabajo de campo con el siguiente contenido:

Prospección botánica en las zonas próximas a la carretera proyectada donde según el estudio puede encontrarse hábitats con la especie endémica *Silene sennenii* (punto kilométrico 4+900 del tramo IV, junto a la carretera GI-6211, y punto kilométrico 5+600 del tramo IV, junto al cauce del río Manol) y la especie *Marsilea strigosa*. Obtención de cartografía de detalle para determinar con precisión los límites de estas asociaciones vegetales y adopción de las medidas preventivas y correctoras necesarias, entre ellas el jalonamiento estricto de la zona ocupada por estos hábitats.

Se realizará la recuperación de todas las formaciones vegetales que se vean afectadas por la actuación y en su entorno, en una superficie al menos igual a la ocupada por la infraestructura. Las actuaciones se localizarán prioritariamente en los terrenos marginales que queden sin viabilidad para su explotación debido a la ocupación y fragmentación originada por las variantes de Bâscara y Pont de Molins.

En el proyecto de construcción deberá concretarse y cuantificarse la superficie afectada, formando parte del proyecto las zonas a restaurar.

Se evitarán las repoblaciones con *Pinus pinaster* y *Phillyrea media*, tal y como recomienda la Subdirección General de Medio Natural.

Paisaje: El proyecto de construcción incluirá un proyecto de restauración paisajística, del que formará parte el tratamiento de los viaductos, taludes, enlaces, zonas de instalaciones auxiliares, caminos de acceso a las obras, préstamos y vertederos, así como otras áreas degradadas como consecuencia de las obras. Se restaurarán asimismo los espacios residuales entre la nueva carretera y otras infraestructuras próximas (la actual N-II, la AP-7...) en los tramos II y V que discurren en variante. La revegetación de los elementos del proyecto mencionados se diseñará con especies propias de la flora local, evitándose el empleo de especies exóticas, en especial, de aquellas de carácter invasor.

En la revegetación de las zonas afectadas por las obras no se utilizarán las especies *Pinus pinaster* y *Phillyrea media*, que figuran en el estudio de impacto ambiental en el tratamiento de los taludes, debido a su difícil encaje con las comunidades vegetales potenciales de las comarcas del ámbito del proyecto en el caso del pino y a sus inconsistencias taxonómicas en el caso de la oleácea.

Se restaurarán los tramos de la carretera N-II y de otras que queden fuera de servicio como consecuencia del proyecto. Para ello, se demolerá el firme, se recuperará la morfología original del terreno, se extenderá tierra vegetal y se plantarán especies similares a las del entorno de la carretera. En el estudio de impacto ambiental (apartado 9.4.8) se identifican los tramos de la N-II que quedarán fuera de servicio en los tramos I, II, V y VI del proyecto, con una superficie total de unos 29.200 m².

5.6 Protección del sistema hidrológico y calidad de las aguas.

Con carácter previo a la realización de cualquier obra o actuación que afecte al dominio público hidráulico o a la zona de servidumbre así como para cualquier aprovechamiento de las aguas superficiales o subterráneas, deberá obtenerse autorización de la Agencia Catalana del Agua, debiendo aportar proyecto justificativo y descriptivo de las obras proyectadas.

No se dispondrán las pilas o estribos de los puentes o viaductos en los cauces de ninguno de los cursos de agua atravesados por el trazado. Los estribos se situarán fuera de la zona de servidumbre, al menos a 5 m de la línea de máxima avenida ordinaria.

El proyecto de construcción contendrá un estudio detallado de las medidas para proteger los cursos de agua, tanto durante la fase de construcción como con la autovía en servicio. Durante las obras se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras y otros residuos de la construcción a los cauces del entorno –ríos Fluviá, Manol, Muga, Ricardell y Llobregat d'Empordà, y las rieras de Santa Ana y de Figueres- mediante barreras de retención de sedimentos, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos; se dispondrán asimismo balsas de retención y decantación para evitar que los efluentes derivados de la excavación de las pilas y los estribos alcancen la red de drenaje superficial. Se garantizará 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.

Se proyectarán balsas de decantación definitivas que recogerán las aguas de drenaje de la plataforma en la fase de explotación antes de su vertido a la red de drenaje natural. Estas balsas estarán situadas en las proximidades de uno de los estribos de los viaductos, en un punto bajo del trazado, y recogerá las aguas antes de su vertido a los ríos. Se aprovechará la ubicación de una balsa de decantación provisional en la fase de obras para la instalación de la definitiva. El estudio de impacto ambiental prevé balsas en los viaductos de cruce de los ríos Fluviá, Manol, Muga, Ricardell y Llobregat d'Empordà, y en la riera de Santa Ana. En el proyecto de construcción se analizará la conveniencia de estas balsas a la vista de un balance de sus efectos ambientales.

En las zonas de instalaciones auxiliares se impermeabilizarán las zonas en las que se realicen actividades potencialmente contaminantes, se dispondrá una cuneta perimetral para canalizar las aguas de escorrentía y una balsa de decantación donde se recogerán éstas con un sistema separador de aceites y grasas.

Se reconsiderará la propuesta del estudio de impacto ambiental, justificando en todo caso su necesidad, de disponer balsas de decantación en las 20 zonas de préstamos previstas, teniendo en cuenta lo establecido en el apartado 5.2 de esta declaración relativo a las zonas de préstamos.

5.7 Protección de la fauna.

Previamente al inicio de las obras se realizará un reconocimiento del terreno para detectar posibles nidadas de aves, camadas de mamíferos o puestas de anfibios y reptiles, para evitar su destrucción. En caso de existir en la zona afectada por las obras especies incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y Catálogo Español de Especies Amenazadas (RD 139/2011 del Texto refundido de la Ley de protección de los animales de la Generalitat de Cataluña), deberá diseñarse un plan de actuación en coordinación con el departamento competente de la Generalitat de Cataluña.

Se prestará especial atención a las siguientes especies:

Carraca europea (*Coracias garrulus*) y Aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) especies protegidas de la fauna salvaje autóctona por el Decreto Legislativo 2/2008, de la Generalitat de Cataluña.

Nutria (*Lutra lutra*), presente en los cursos fluviales atravesados por el trazado.

Barbo de montaña (*Barbus meridionalis*) y náyade (*Unio elongatulus*), especies asociadas a los cursos de agua.

Permeabilidad para la fauna: En el proyecto de construcción se reflejarán estos pasos adaptando la ubicación definitiva al detalle del proyecto, pero sin que disminuyan básicamente las dimensiones y densidad de los pasos propuestos. Además, se aplicarán las siguientes modificaciones sobre la propuesta del estudio:

En los arroyos con cauce permanente se proyectarán pódicos (salvo que estén previstos puentes o viaductos) para evitar afectar al cauce natural.

Las obras de drenaje como pasos de fauna tendrán unas dimensiones mínimas de un marco de 2 x 2 m, mejor adaptado para el paso de los pequeños y medianos mamíferos que los tubos de Ø 2,00 m propuestos. Esto afecta a obras de drenaje de los tramos I y III.

Se proyectará un paso superior específico para fauna a la altura del punto kilométrico 2+900 del tramo VI, Point de Molins-La Jonquera, con una anchura de 50 m para dar continuidad al falso túnel de la LAV Barcelona-frontera francesa. Este paso está previsto en el estudio de impacto ambiental.

Los dispositivos de escape para la fauna (es el estudio hay previstos un total de 39) serán del tipo de rampas de superficie rugosa de piedras y tierra, tocones de árboles u otros elementos, preferibles a los portillos basculantes que se han demostrado menos eficaces, seguramente debido a un insuficiente mantenimiento.

En el diseño de las medidas destinadas a la fauna: pasos, vallados, dispositivos de escape, adaptación de obras de drenaje, etc., se seguirán los criterios de la publicación del Ministerio de Medio Ambiente 2006 Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, n.º 1. Durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, se seguirán las Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del MARM (2008)».

Asimismo, las obras de drenaje se adecuarán como paso de fauna mediante revegetación de sus accesos, banquetas laterales y los otros elementos que se establecen en las Prescripciones Técnicas antes mencionadas y que se describen en el estudio de impacto ambiental.

Iluminación: Se evitará plantear la iluminación permanente de la carretera al menos en las áreas de mayor fragilidad faunística como son los viaductos sobre los ríos Fluviá, Manol, Muga, Ricardell y Llobregat d'Empordà y en la zona del tramo VI que discurre entre una zona forestal y el LIC Riu Llobregat, puntos kilométricos 4+200-8+700.

Calendario y limitaciones horarias en la ejecución de las obras: Para evitar molestias a la fauna, no se realizarán actividades de obra entre las 22 y las 8 horas, horario de actividad de las especies más sensibles, especialmente mamíferos.

Debido a la nidificación de especies de avifauna en las proximidades de la actuación no se realizarán las actividades más ruidosas (voladuras, cimentaciones,...), desbroces, movimientos de tierra ni talas de arbolado entre el 15 de marzo y el 31 de julio.

Medidas específicas de protección de la nutria: La zona afectada por el cruce de los cauces constituye un hábitat potencial para la nutria. El Plan de conservación de la nutria es de aplicación a todos los ríos y rieras de la cuencas de la Muga (ríos Muga, Llobregat d'Empordà, Torrelles, Ricardell y Manol, y rieras de Àlguema y de Figueres) y del Fluviá (río Fluviá).

Se adoptarán al menos las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental en las fases de construcción y explotación, entre ellas las siguientes: Se interferirá lo menos posible en la circulación de las aguas evitando la alteración significativa de la dinámica hidráulica y la afección a la vegetación de ribera, como se ha indicado en otro apartado. No se realizarán actividades que afecten a las riberas (vegetación, islas, pasos provisionales,...) entre los meses de marzo y julio, ambos inclusive. Se utilizará un sistema constructivo que no afecte al lecho, como losa empujada, voladizos sucesivos o cimbra autoportante. Se evitará la construcción de escollera asociada a las pilas más próximas a los cauces. Se evitará la realización de obras que afecten a los cauces en los periodos de bajo caudal, especialmente los meses de julio y agosto, así como en la primavera, principal

periodo de reproducción de la nutria, en los tramos de carretera próximos a los cauces. Se evitarán los trabajos nocturnos en los tramos de carretera próximos a los cursos fluviales de los ríos Fluvià y Llobregat d'Empordà.

Medidas específicas de protección de la náyade (*Unio elongatulus*): A la vista de la prospección a la que se ha hecho referencia al principio de este apartado, si se detecta la presencia de la náyade en alguno de los cursos de agua afectados por el trazado, se adoptarán al menos las medidas previstas en el estudio, evitando toda actuación en las zonas más próximas al cauce y el paso de personal y maquinaria a la zona más próxima al agua. Se comunicará el inicio de los trabajos al organismo competente de la Generalitat de Cataluña, previendo la restauración cuidadosa de las zonas próximas a los cauces.

Medidas específicas de protección de carraca (*Coracias garrulus*) y aguilucho cenizo (*Circus pygargus*): La ubicaciones de nidos de aguilucho cenizo localizadas en el año 2015 se encuentran alejadas de las zonas afectadas por la ejecución del proyecto por lo que se propone como medida la prospección in situ, previa al inicio de los trabajos, para localizar la presencia de nidos y protegerlos de la forma más efectiva posible. Esta misma medida es la que se va a llevar a cabo en el caso de la carraca.

Una vez localizados los nidos se llevarán a cabo las medidas específicas de protección, la principal consistirá en no realizar trabajos cercanos a los nidos (500 metros de distancia) entre el 1 de marzo y el 30 de agosto.

Ictiofauna: Las épocas más sensibles para las especies de ictiofauna en los ríos atravesados, son las de freza y alevinaje. Por ello, no podrán realizarse trabajos que puedan afectar a los cauces entre los meses de abril a julio y de noviembre a enero, todos inclusive, época en que tienen lugar los ciclos reproductivos de las especies presentes (trucha, anguila, bagre y barbo de montaña, entre otras).

5.8 Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.

Durante la construcción de la carretera se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad del territorio para vehículos y personas, en especial en las zonas más próximas a los núcleos urbanos: Orriols, Báscara, Figueres y Pont de Molins, mediante una cuidadosa planificación del calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, reposición de servicios, etc. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente. Se repondrán todos los caminos y los servicios afectados en coordinación con las entidades responsables de su gestión. Para todo ello se mantendrá una estrecha coordinación con los ayuntamientos afectados.

5.9 Especificaciones para el seguimiento ambiental.

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

Antes de la aprobación del proyecto de construcción, la Dirección General de Carreteras redactará y tendrá a disposición del órgano ambiental un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras que, sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Se llevará a cabo un seguimiento, vigilancia y control ambiental de los aspectos que figuran en el estudio de impacto ambiental, y en especial, de aquellos relacionados con condiciones específicas de esta declaración de impacto ambiental.

Se ha de llevar a cabo un seguimiento y vigilancia ambiental, entre otros, de los siguientes aspectos del proyecto:

Controles previos a la ejecución:

Ajustes en la morfología y diseño de taludes.

Ajustes en el acabado de viaductos.

Ajustes en el acabado de las obras de drenaje para su utilización como pasos de fauna.

Desarrollo de medidas contra el ruido con criterios adicionales de integración paisajística.

Ubicación en las zonas previstas y diseño de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

Accesos a los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

Definición de medidas contra la erosión, recuperación ambiental y paisajística.

Protección del patrimonio arqueológico.

Programación de actuaciones de protección, corrección e integración ambiental.

Vigilancia durante la fase de ejecución de las obras:

Control de los movimientos de tierra y maquinaria.

Vigilancia de la terminación de taludes.

Vigilancia relativa a la prevención de la erosión e inestabilidad del terreno.

Vigilancia relativa a la protección del sistema hidrológico.

Vigilancia de la ejecución estructuras.

Vigilancia en la delimitación de préstamos.

Vigilancia de la ejecución de vertederos y instalaciones auxiliares.

Control sobre las operaciones de mantenimiento de la maquinaria.

Vigilancia de la ejecución de las medidas de control de las afecciones sobre las poblaciones cercanas.

Vigilancia de las medidas de control sobre la afección a la flora y fauna protegidas y de interés.

Vigilancia de las medidas de revegetación.

Vigilancia de la ejecución de pantallas acústicas y del pavimento fonoabsorbente.

Vigilancia de la ejecución del desmantelamiento de tramos en desuso de la carretera existente.

Control de acabado y limpieza final.

Actuación arqueológica.

Vigilancia en la fase de funcionamiento:

Control de los niveles de ruido y eficacia de las medidas correctoras ejecutadas.

Control de calidad de las aguas.

Control de las medidas complementarias propuestas.

Control de las labores de mantenimiento de las áreas restauradas.

Vigilancia ante la aparición de impactos no previstos.

Se prestará especial atención y serán objeto específico de seguimiento los siguientes aspectos:

a) Ruido: En las zonas próximas a los núcleos urbanos y zonas habitadas, de acuerdo con lo establecido en la condición 5.3.

b) Vegetación: Medidas adoptadas para protección de la vegetación e inventario del arbolado afectado por las obras. Seguimiento de revegetación de acuerdo con lo indicado en la condición 5.5.

c) Fauna: Resultado de la prospección de fauna previa al inicio de las obras. Cronograma de las obras en relación con los periodos de nidificación y cría de las diversas especies; conformidad de la Consejería de Medio Ambiente; cumplimiento del calendario de ejecución de las obras. Seguimiento en la fase de explotación de la eficacia de las medidas para mitigar el efecto barrera de la infraestructura, controlando el estado de los pasos y la utilización y eficacia de los mismos por las distintas especies existentes en el ámbito del proyecto. Todo ello referido a la condición 5.7.

d) Integración paisajística, en las diferentes fases de proyecto, de las zonas afectadas por la construcción de la traza, viaductos, taludes, zonas de instalaciones auxiliares de obra, áreas residuales, de acuerdo con lo establecido en la condición 5.5.

e) Tratamiento de los tramos de carretera que quedan en desuso. Seguimiento de la correcta integración y restauración paisajística de los tramos descritos en el apartado 4.

f) Patrimonio cultural: Seguimiento arqueológico durante la ejecución de las obras, en especial de los elementos a los que se ha hecho referencia en el apartado 5.4.

g) Medidas compensatorias o complementarias: Seguimiento de la ejecución de las medidas propuestas en el apartado 4 y detalladas en la documentación complementaria aportada por el promotor.

Durante los primeros 3 años de la fase de explotación se elaborarán informes anuales e informes especiales, en respuesta a circunstancias excepcionales, que también se contemplan para la fase de construcción.

Los informes del Plan de Vigilancia Ambiental indicados anteriormente quedarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente que podrá requerirlos cuando lo considere oportuno.

El promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del BOE en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

La evaluación ambiental del proyecto de Aumento de capacidad de la carretera N-II. Tramo: Orriols-La Jonquera punto kilométrico 734+000 a punto kilométrico 772+000 se ha realizado a partir de la información y el análisis técnico remitidos por el promotor (documento ambiental, proyecto básico y estudio de impacto ambiental) y del resultado de la participación pública (consultas previas e información pública).

En consecuencia, la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, teniendo en cuenta los principios de prevención y cautela, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Aumento de capacidad de la carretera N-II, tramo Orriols-La Jonquera, puntos kilométricos 734+000 A 772+000.

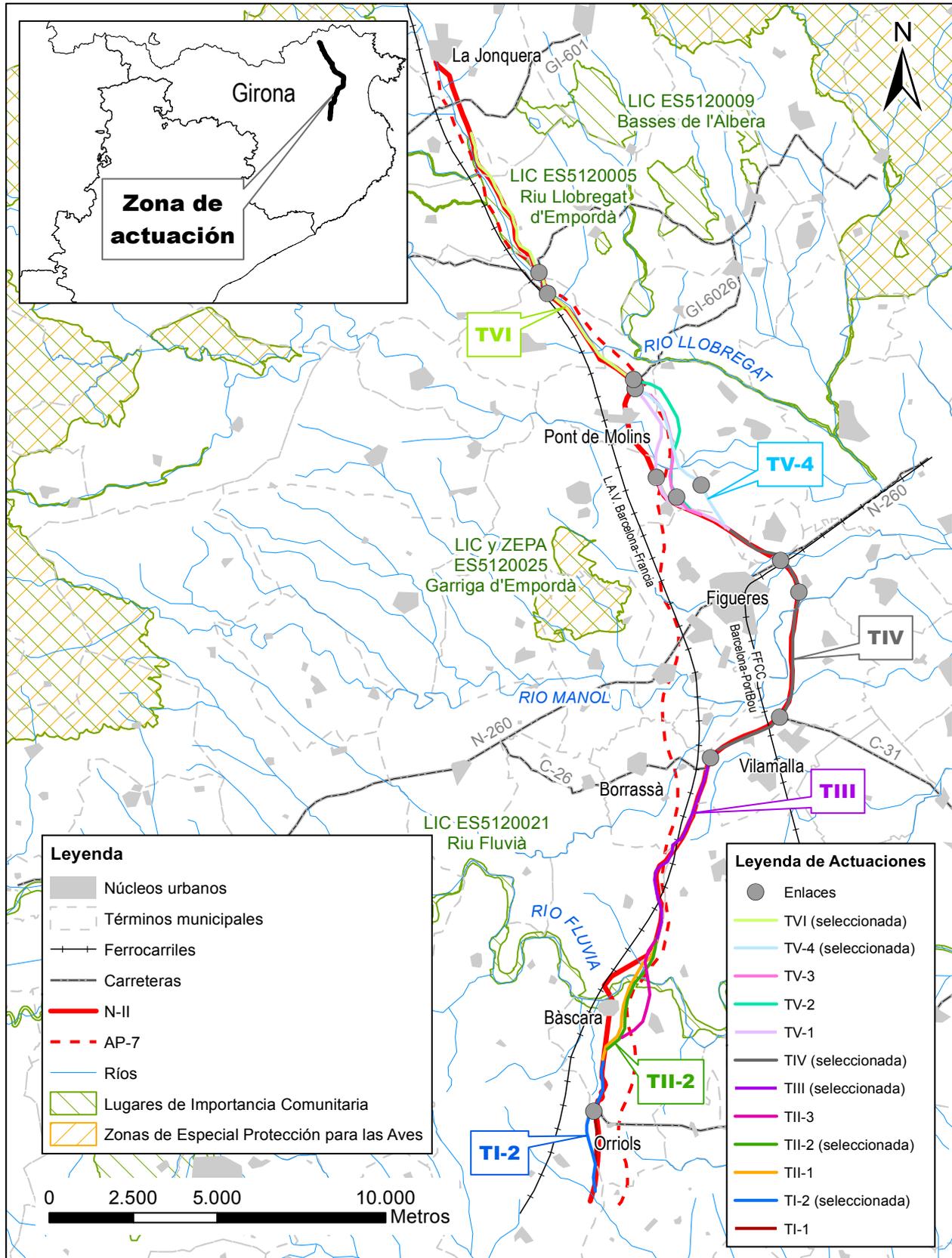
Cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución de Declaración de Impacto Ambiental y contando con la utilización de buenas prácticas ambientales no se prevé que produzca impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice la Alternativa seleccionada (TI-2, TII-2, TIII, TIV, TV-4 y TVI) en las condiciones señaladas en la presente resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de Evaluación Ambiental, y se comunica a la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 41.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 23 de junio de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

**“AUMENTO DE CAPACIDAD DE LA CARRETERA N-II.
TRAMO: ORRIOLS-LA JONQUERA. P.K. 734+000 A 772+000”.**



cve: BOE-A-2017-8147
Verificable en <http://www.boe.es>