

A continuación se resume el contenido de las contestaciones recibidas:

Dirección General de Costas.

Manifiesta que no tiene objeciones importantes que realizar.

Dirección General de Medio Ambiente.

Considera que el proyecto no produce alteraciones irreversibles sobre los factores ambientales, destacando la coherencia entre las medidas correctoras previstas y las características del medio natural.

Dirección General de Obras Públicas.

Señala que todos los aspectos ambientales significativos han sido recogidos en la documentación facilitada.

673

RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo «Acondicionamiento de la CN-260. Eje Pirenaico entre los puntos kilométricos 11,00 y 2,00. Tramo: Colera-Portbou (Girona)», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 26 de febrero de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Acondicionamiento de la CN-260. Eje Pirenaico entre los puntos kilométricos 11,0 y 2,0. Tramo Colera-Portbou (Girona)» con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 14 de noviembre de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de Impacto Ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 13 de junio de 2000.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de noviembre de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de Impacto Ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de Impacto Ambiental se recogen en el anexo III.

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

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó con fecha 28 de junio de 2001 a la Dirección General de Carreteras información adicional sobre determinados aspectos del estudio que se consideraban no estaban tratados con suficiente profundidad: balance de tierras, localización de vertederos e información relativa a diversas especies animales presentes en la zona de estudio (águila perdicera y tortuga mediterránea). Con fecha 10 de octubre se recibió la información solicitada.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo

1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo «Acondicionamiento de la CN-260. Eje Pirenaico entre los puntos kilométricos 11,0 y 2,0. Tramo Colera-Portbou (Girona)».

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la solución propuesta por el promotor, denominada alternativa 1, tanto en el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de Impacto Ambiental en lo que no se opongan a la presente declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto.—La alternativa 1 deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 De acuerdo con lo establecido en el estudio informativo, para minimizar la afección sobre la riera de Molins, el trazado de la carretera se proyectará de forma que se mantenga en su situación actual el puente existente, sobre la mencionada riera en el p.k. 1 + 015.

1.2 Las dimensiones de la obra de drenaje transversal que reponga el curso de la riera de la Murtra en el p.k. 1 + 465 (O.D. 1.1), serán como mínimo las que presenta la obra actualmente en servicio.

1.3 Entre los pp.kk. 1 + 650 y 1 + 760 se construirán muros de pequeña altura en la margen izquierda de la carretera, para minimizar la ocupación de los taludes de los desmontes proyectados y la afección a las casas próximas.

1.4 El estudio informativo presenta como principal afección de la alternativa 1 su impacto paisajístico, ya que esta discurre por la fachada costera. Por ello, con objeto de disminuir la altura de desmonte y terraplenes se proyectarán muros cuya ubicación, altura y características se decidirán teniendo en cuenta que la afección a las laderas sea la menor posible y se consiga la mayor integración paisajística; para conseguir esto último, los muros se construirán de manera que al paramento visto se le dé un acabado con piedra local de forma que tengan un aspecto similar a los que actualmente existen a lo largo del trazado.

1.5 Con objeto de reducir la afección que el trazado situado entre los pp.kk. 3 + 800 y 3 + 970 produciría a los escasos ejemplares de alcorneque presentes en la zona, últimos restos de su vegetación potencial, se buscará la ubicación más adecuada de la boca sur del túnel para minimizar la afección a los mencionados ejemplares. Para ello, la boca del túnel se podrá situar en la banda comprendida entre la situación propuesta por el estudio informativo y 60 metros al este de la misma.

1.6 Por lo que respecta al trazado en alzado se bajará la cota de la rasante entre los pp.kk. 3 + 800 y 5 + 200 para conseguir los siguientes objetivos:

1.6.1 Disminuir la altura y longitud de las estructuras situadas en los pp.kk. 3 + 900 (O.F. 1.4) y 4 + 425 (O.F. 1.5), lo que reducirá el impacto paisajístico de las mismas.

1.6.2 Minimizar la afección de la boca sur del túnel sobre la zona subestépica de gramíneas y anuales (Thero-Brachypodietea), catalogada como hábitat prioritario por la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, situando la boca a una cota en la que se asegure la no afección a la misma durante la construcción a la carretera actual, pues dado lo accidentado del terreno, pequeñas rectificaciones de la mencionada carretera producirían grandes desmontes y por lo tanto grandes afecciones superficiales al mencionado hábitat.

1.6.3 Disminuir la pendiente de la carretera desde la salida de la boca norte hasta la conexión con la actual, lo que redundará en una mejora funcional de la carretera.

1.6.4 Construir en falso túnel los fuertes atrincheramientos que el estudio informativo propone entre los pp.kk. 4 + 540 - 4 + 600 y 4 + 940 - 5 + 020 lo que producirá una disminución del impacto paisajístico de la solución adoptada, y del volumen de los materiales con destino al vertedero de Portbou que deberían ser transportados a través del casco urbano de una población muy sensibilizada con el paso de vehículos de alto tonelaje por sus angostas calles. Para cumplir estos objetivos, los falsos túneles se diseñarán de forma que cumplan la condición 1.8 y el

trazado en planta se diseñará de forma que los desmontes situados entre ambos falsos túneles tengan una altura similar a los actualmente propuestos.

1.7 Con el mismo objetivo de los apartados 1.5 y 1.6.2, en la boca sur del túnel sólo se dispondrán aquellas instalaciones auxiliares de obra que sean imprescindibles para las operaciones de excavación del mismo.

1.8 En las embocaduras del túnel se dispondrán falsos túneles de la longitud necesaria para que permitan establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales.

2. Restauración de los tramos de carreteras que queden fuera de servicio.—El proyecto de construcción contemplará la demolición de todas aquellas superficies de la calzada actual que queden fuera de uso por la entrada en servicio de la calzada proyectada entre los pp.kk. 1 + 000 - 3 + 800 y 5 + 160 - 5 + 650. Posteriormente se procederá a la restauración morfológica del relieve de las superficies afectadas a su estado natural previo a la construcción de la carretera. Finalmente se revegetará de acuerdo con lo establecido al respecto en la condición 11.

3. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.

3.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

En la zona situada entre los pp.kk. 3 + 800 y 4 + 000, además de lo establecido en las condiciones 1.5 y 1.6.2, el jalonamiento se realizará con vallado rígido con objeto de afectar lo menos posible a la vegetación subestépica de gramíneas y anuales (*Thero-Brachypodietea*) de esta zona, catalogada como hábitat prioritario por la Directiva 92/43/CE. Asimismo los ejemplares de alcornoque diseminados por la zona serán señalizados y protegidos individualmente para evitar su afección durante la fase de construcción de la carretera.

3.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 2 metros, para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo su siembra, riego y abonado periódico.

3.3 De acuerdo con el estudio de riesgo de incendio realizado en el estudio de impacto ambiental, el proyecto de construcción contemplará las medidas de prevención de incendios que sean aplicables de entre las que se establecen en el Decreto 64/1995, de 7 de marzo, de la Generalidad de Cataluña, por el que se establecen medidas de prevención de incendios forestales. Asimismo el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras, que incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Además de lo establecido en la condición 11, para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, la selección y disposición de especies vegetales utilizadas para la revegetación se hará de forma que cumpla con lo dispuesto en el Decreto 130/1998, de 12 de mayo, de la Generalidad de Cataluña, por el que se establecen las medidas de protección de incendio forestales en las áreas de influencia de carreteras.

3.4 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes. En concreto, para la realización de la estructura situada en el p.k. 3 + 900 (O.F. 1.4) y de la boca sur del túnel en el p.k. 3 + 970, sólo se utilizarán como acceso el camino existente situado al sur de la CN-260.

4. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.—Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, durante las obras se establecerán, en coordinación con la Agencia Catalana del Agua del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, las siguientes medidas:

4.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua, el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los cauces interceptados, evitará la rectificación y canalización de los mismos, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

4.2 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones de obra, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación del túnel se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes

de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno, si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la autorización del órgano competente de la Generalidad de Cataluña.

4.3 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc., se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4.4 Durante las obras en el entorno de la rieras de Molins y de la Murtra, se colocarán barreras de retención de sedimentos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cursos de agua, garantizando su posterior retirada una vez finalizada su función.

5. Protección atmosférica.

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Colera y Portbou, así como sobre la edificación dispersa a lo largo del trazado, se procederá al riego periódico de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria y a préstamos y vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

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

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

6.2 Se estudiarán soluciones técnicas que eviten el establecimiento de cunetes para recoger desprendimientos. No obstante, si fuera necesaria su construcción se instalarán rampas rugosas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

6.3 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, especialmente sobre el águila perdicera (*Hieraetus fasciatus*), que cuenta en la zona con un plan de recuperación en proceso de aprobación, no se realizarán voladuras fuera del túnel en el período comprendido entre febrero y junio.

6.4 El programa de vigilancia ambiental en la fase de explotación incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

7. Protección del ruido.—El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente los núcleos de Colera y Portbou.

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

Teniendo en cuenta lo establecido al respecto en la Resolución del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña de 30 de octubre de 1995, por la que se aprueba una ordenanza municipal tipo, los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Zonas hospitalarias:

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

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

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

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

Si en el suelo urbano de Colera y Portbou el ruido de fondo inicial supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

Con objeto de evitar molestias durante la fase de construcción en los núcleos habitados de Colera y Portbou, no se realizarán obras ruidosas ni se permitirá la circulación de maquinaria de obra entre las veintidós y las siete horas entre los pp.kk. 1 + 000-2 + 500 y entre el p.k. 4+700 y el final de la actuación.

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

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

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

8. Protección del patrimonio cultural.—De acuerdo con lo establecido en el estudio de impacto ambiental, donde se destaca la posibilidad de encontrar restos megalíticos no conocidos en la zona del proyecto, se realizará, en coordinación con el Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña, una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado, de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con el citado Departamento, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

9. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Durante la fase de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el mantenimiento de los accesos a núcleos urbanos, urbanizaciones y propiedades, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria contra incendios. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

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

10. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—De acuerdo con la documentación aportada por la Dirección General de Carreteras, los volúmenes de material sobrante que han de transportarse a vertedero son, para la alternativa 1, de 145.254 m³. Para ello se proponen dos zonas de vertedero:

La zona 1, situada al oeste de Colera en las proximidades de la CN-260, está alejada y protegida de la zona de inundación de la riera de Molins y cubierta en buena parte por una zona de repoblación de pino bastante desarrollada. Admite según la propuesta 120.000 m³.

La zona 2 está situada en el noroeste de Portbou en una antigua cantera abandonada, admite un volumen de unos 212.000 m³.

De los vertederos propuestos se considera que la zona 1, dado que se sitúa en una de las escasas zonas arboladas en la zona del proyecto, sólo podrá utilizarse en su parte más occidental que carece de vegetación arbórea.

La zona 2 se considera que es un lugar apropiado para el vertido. El principal inconveniente lo presenta su acceso, pues para llegar a él es preciso atravesar el casco urbano de Portbou. No obstante, este impacto se verá amortiguado con el establecimiento de la condición 1.6.4, que permitirá reducir el volumen de tierras a vertedero al utilizarse parte de estas para recubrir los falsos túneles. Por otra parte, dada la cercanía física (no así por carretera donde se da un gran rodeo para salvar el fuerte desnivel) existente entre la boca norte del túnel y la playa de vías de Portbou, se establecerán, para las sobantes extraídas por esta boca, sistemas de transporte por cable o por cinta que permitan establecer un sistema de transporte alternativo que evite el paso de camiones por la mencionada población, salvo que se justifique la inviabilidad técnica o ambiental de su establecimiento. Paralelamente se producirá una mejora en las condiciones de circulación de la carretera actualmente en servicio.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión de caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, márgenes de rieras, zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. Dado lo accidentado de la zona donde se ubica la boca norte, para evitar la construcción de grandes explanadas que producirían grandes movimientos de tierras, las instalaciones auxiliares que se ubiquen en ésta se reducirán a aquellas que sea imprescindible situar a pie de obra.

El emplazamiento final de las instalaciones auxiliares se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Se utilizarán como préstamos aquellas zonas legalizadas de acuerdo con la Ley 12/1981, de 24 de diciembre, por las que se establecen normas adicionales de protección de los espacios de especial interés natural afectadas por actividades extractivas y el Decreto 343/1983, de 15 de julio, sobre las normas de protección del medio ambiente de aplicación a las actividades extractivas de la Generalidad de Cataluña.

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

11. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras del túnel, los falsos túneles, pasos sobre cauces, zonas afectadas por las obras de fábrica y los tramos de carreteras a que hace referencia la condición 2. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

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

Además de lo establecido al respecto en la condición 3.3, las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentren comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

A pesar de lo indicado anteriormente, en la embocadura sur del túnel y en la zona a restaurar bajo la obra de fábrica 1.4, dado que es una zona subestépica de gramíneas y anuales (Thero-Brachypodietea), catalogada como hábitat prioritario por la Directiva 92/43/CEE relativa a la

conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, la restauración se realizará con especies propias de este hábitat.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.4, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

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

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

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones, detallándose para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

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

La Dirección General de Carreteras como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

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

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

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

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

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las medidas adoptadas a la vista de los impactos que realmente se produzcan durante la ejecución de las obras.

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

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las medidas adoptadas a la vista de los impactos que realmente se hayan producido durante la ejecución de las obras.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Resultados del seguimiento de la permeabilidad de la vía y de la mortalidad por atropello a que hace referencia en la condición 6.4.

Resultado de las campañas de mediciones de ruido durante la explotación a que hace referencia la condición 7 y en su caso medidas correctoras a implantar.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

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

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

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

Adecuación ambiental del proyecto a la que se refiere la condición 1. Se incluirá el nuevo trazado que resulte de la adopción de las condiciones 1.5 y 1.6.

Medidas de restauración de los tramos de carreteras que queden fuera de servicio, a las que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación, a la que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a la que se refiere la condición 4.

Medidas relativas a la protección atmosférica, a la que se refiere la condición 5.

Medidas relativas a la protección de la fauna referida en la condición 6.

Medidas relativas a la protección contra el ruido, a las que se refiere la condición 7.

Medidas relativas a la protección del patrimonio cultural, a la que se refiere la condición 8.

Mantenimiento de la permeabilidad territorial, a la que se refiere la condición 9.

Localización de vertedero, instalaciones auxiliares y préstamos, a la que se refiere la condición 10. De acuerdo con lo establecido en esta condición se realizará un estudio específico que justifique el sistema de transporte de sobrantes al vertedero de Portbou.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a la que se refiere la condición 11.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a la que se refiere la condición 12.

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

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de la alternativa 1 desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Generalidad de Cataluña.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del

Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 17 de diciembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	—
Dirección General de Minas del Ministerio de Industria y Energía	X
Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación	X
Delegación del Gobierno en Cataluña (Barcelona)	X
Demarcación de Costas de Cataluña (Barcelona)	X
Costas de Cataluña (Barcelona)	—
Generalidad de Cataluña	—
Comisión Central de Industrias y Actividades Clasificadas (Barcelona)	—
Consejería de Industria y Energía de la Generalidad de Cataluña	—
Dirección General de Medio Natural del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña	X
Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña	—
Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña	X
Junta de Aguas del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña	X
Gerencia de Protección Civil del Departamento de Gobernación de la Generalidad de Cataluña	X
Dirección General de Patrimonio Natural (Barcelona)	—
Dirección General de Protección Civil (Barcelona)	—
Gobierno Civil de Girona	—
Servicio Provincial de Costas en Girona	X
Dirección Provincial en Girona del Ministerio de Industria y Energía	X
Dirección Provincial en Girona del Ministerio de Fomento	X
Diputación Provincial de Girona	—
Consejo Comarcal de l'Alt Empord (Girona)	X
Ayuntamiento de Portbou (Girona)	—
Ayuntamiento de Colera (Girona)	X
Instituto Tecnológico y Geominero de España (Madrid)	X
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Superior de Ingenieros de Minas (Madrid)	X
Consejo de Investigación y Desarrollo. Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Barcelona)	—
Delegación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Barcelona)	X
Instituto de Investigación y Tecnología Agroalimentaria (Barcelona)	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Biología (Barcelona)	—
Cátedra de Geología Dinámica y Paleontología. Facultad de Geología (Barcelona)	—
Departamento de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Barcelona	—
Departamento de Geoquímica, Petrología y Prospección Geológica. Universidad de Barcelona	—
Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias (Barcelona)	—
Facultad de Geografía e Historia (Barcelona)	X
Cátedra de Geodinámica Externa. Unidad de Geología (Girona)	—
Instituto de Ecología Acuática (Girona)	—
Departamento de Biología. Sección Botánica (Girona)	—
Departamento de Ciencias Ambientales. Universidad de Girona (Girona)	—
Departamento de Medio Ambiente y Ciencias del Suelo (Lleida)	—
Asociación Española de Evaluación Ambiental (Madrid)	—
ADENA (Madrid)	—
FAT (Madrid)	—
CODA (Madrid)	—
AEDENAT (Madrid)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
SEO (Madrid)	X
Acció Ecologista. Viure Sense Nuclears (Barcelona)	—
DEPANA (Barcelona)	—
Fundación Ecomediterránea (Barcelona)	—
Grup d'Estudis de la Natura «Andrias» (Barcelona)	—
Asociación Vida Sana (Barcelona)	—
Fundación Carles Pi i Suñer de Estudios Autonomics (Barcelona)	—
Fundación CIDOB (Barcelona)	—
Fundación Roca Gales (Barcelona)	—

El contenido medioambiental significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Medio Natural del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña destaca como principales afecciones del corredor 1, el aumento de la artificialización de la fachada costera, el elevado riesgo de erosión y de incendios forestales. Como principales afecciones del corredor 2 señala el cruce de las rieras de Portbou y de Molins, destacándola como la mejor desde el punto de vista de su afección al medio ambiente. Del corredor 3 indica la afección que produciría sobre los fondos de los valles de las rieras de Molins, de Falcó y de Portbou, al espacio de interés natural del macizo de la Albera y a montes del Catálogo de Utilidad Pública.

La Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña considera que el corredor 1 comportaría impactos de carácter severo-crítico sobre diversos factores del medio, especialmente en el paisaje. Del corredor 3 destaca el carácter severo-crítico de los impactos, especialmente los provocados desde la boca norte del túnel hasta el final del proyecto. Respecto del corredor 2 indica que se deberían plantear los impactos que puedan derivarse de la gestión del volumen de material sobrante que se generarían con la construcción del túnel. Indica finalmente una serie de temas a estudiar con mayor profundidad (falsos túneles en las embocaduras de los túneles, taludes de desmonte, vertederos, balsas de decantación a la salida de los túneles).

La Junta de Aguas del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña emite informe del Servicio de las cuencas del Norte que señala a la alternativa 3 como la que mayor impacto produce en la red hidrográfica. En el corredor 2 destaca las afecciones que se producirán sobre las rieras de Molins y Portbou, así como problemas de colapso por aportaciones de sólidos provocados por las obras. Del corredor 1 destaca la intercepción de gran número de pequeñas cuencas que obligarán a prolongar los obras de drenaje.

El Servicio Provincial de Costas en Girona recuerda que, en caso de ser el corredor 1 el elegido, el trazado de la carretera ha de discurrir fuera de la servidumbre de protección (100 metros en suelo urbanizable y 20 metros en suelo urbano) del dominio público marítimo-terrestre, excepto en el caso que se justifique su utilidad pública por el Consejo de Ministros.

La Dirección Provincial en Girona del Ministerio de Industria y Energía realiza algunas sugerencias: Eliminación de trincheras y desmontes pronunciados, revegetación posterior, establecimiento de pasos de fauna en las vaguadas, restauración de monumentos históricos y artísticos existentes en las inmediaciones, instalación de miradores, instalación de dispositivos para la lucha contra los incendios.

El Consejo Comarcal de l'Alt Empord manifiesta que es preferible la opción 2.

El Ayuntamiento de Colera indica que en los corredores 2 y 3 sería necesario prestar atención a la afección a terrenos de cultivo del valle de la riera de Molins y garantizar la permeabilidad de la infraestructura. Asimismo realiza sugerencias relativas a la restauración de las embocaduras de los túneles. Finalmente no toma una posición clara en torno a los corredores pero apunta al 2 como el que puede minimizar el impacto sobre el territorio.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España considera que el corredor 2 es el que presenta mayores ventajas medioambientales. Destaca como más viable el corredor 1, aunque propone abandonarlo por la oposición que tuvo en su momento por determinadas entidades. Sugiere finalmente: estudio del destino final de las escombreras generadas; estudio de los sistemas de control para la emisión de gases, polvo y ruido a la atmósfera; evitar periodos de cría de aves; estudio de la herpetofauna; pasos de fauna; revegetación con especies autóctonas; tratamiento de aceites en depósitos confinados.

La Facultad de Geografía e Historia considera que el corredor 2 es el que presenta un impacto más tolerable. Sugiere un estudio hidrogeológico más detallado del corredor elegido y la consideración de la estabilidad de taludes.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) indica que el proyecto se sitúa en el Área de Importancia Internacional para las Aves número 199 «Los Alberes-Cabo de Creus» por la presencia de garza imperial (*Ardea purpurea*), avetorillo común (*Ixobrychus minutus*), avetoro común (*Botaurus stellaris*), calamón común (*Porphyrio porphyrio*), aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*) y alcaudón chico (*Lanius minor*). Todas estas especies están en el anexo I de la directiva 79/409/CEE. El avetoro común (*Botaurus stellaris*) se encuentra además catalogado en peligro de extinción en el catálogo nacional de especies amenazadas. Expresa también la importancia de los bosques de ribera y otros hábitats de interés comunitario de la directiva 92/43/CEE, en los ecosistemas de estas especies. Considera como único aceptable el corredor 1. Sugiere finalmente: La realización de las obras fuera del periodo de cría, salvaguardar los hábitats de interés comunitario, instalación de corredores de fauna, restauración de la cubierta vegetal, integrar al espacio circundante los tramos de carreteras abandonados.

ANEXO II

Resumen del estudio informativo

El estudio informativo tiene por objeto la mejora del nivel de servicio y de la seguridad de la carretera N-260 entre las localidades de Colera y Portbou (pp.kk. 11+350 al 2+000). Para ello se proyecta la construcción de una carretera convencional con las siguientes características: Velocidad de proyecto 60 kilómetros/hora, calzada de 7 metros y arceles de 1 metro.

La zona de estudio se sitúa en el extremo nororiental de la península ibérica, concretamente en el límite este del macizo de los Pirineos, en la comarca de l'Alt Empord. La orografía de la zona consiste en una cadena montañosa (estribación meridional de la sierra de la Albera), situada entre dos valles estrechos con alineación Oeste-Este que corresponden a la riera de Molins que desemboca en Colera y la riera de Portbou que desemboca en esta población.

En la fase A del estudio se plantean tres corredores:

El corredor 1 que se sitúa sobre la traza de la carretera actual y plantea la mejora de la carretera existente. Su longitud es de 9,35 kilómetros, con pendientes máximas del 7,5 por 100.

El corredor 2, situado al oeste del anterior, plantea un trazado que partiendo de las proximidades de Colera atraviese la sierra de la Murtra mediante un túnel (de unos 2150 metros) que sale en el valle de la riera de Portbou, a 1 kilómetros de la mencionada localidad. Su longitud sería de unos 4,7 kilómetros con pendientes máximas de 6 por 100.

El corredor 3 es el más occidental de todos. Ascende la sierra de la Murtra por un afluente de la riera Molinás, posteriormente discurre en túnel (950 metros) que desemboca en el valle de la riera de Portbou a más de 2 kilómetros de esta localidad. La longitud es aproximadamente de 6,3 kilómetros con pendientes máximas del 4,7 por 100.

En la fase B del Estudio Informativo se desecha el corredor 3, de la fase anterior y plantea 3 alternativas de trazado:

La alternativa 1, incluida en el corredor 1 de la fase A, contempla el acondicionamiento de la carretera actual, una variante nueva con un túnel de 422 metros para eliminar las cinco curvas en herradura en el Coll del Frare y el acondicionamiento de la travesía urbana de Portbou. Longitud total: 6,45 kilómetros.

La alternativa 2, incluida en el corredor 2 de la fase A, se separa de la carretera actual en el p.k. 1+150 y tras atravesar las estribaciones de la margen derecha de la riera de Molins mediante un túnel (110 metros) y la propia riera con un viaducto, se inicia el túnel de 2.335 metros que salva la cadena montañosa de Puig Falcó. Tras atravesar la riera de Portbou mediante un viaducto, pasa en túnel bajo la playa de vías de RENFE y coincide en su último tramo con la alternativa anterior. Longitud total: 4,66 kilómetros.

La alternativa 3 participa de los corredores 1 y 2 de la fase A. En sus primeros dos kilómetros coincide con la alternativa 1, si bien en los primeros metros se proyecta una variante para el cruce de la riera de Molins que obliga a la construcción de un túnel (80 metros) y un viaducto. A partir del punto donde se abandona el trazado actual, se contempla la construcción de un viaducto de 66 metros y un túnel de 1.560 metros que atraviesa el Collet de les Cireres. A partir de la boca norte de este

túnel el trazado coincide con el de la alternativa 2. Longitud total: 5,81 kilómetros.

El estudio informativo realiza la selección de alternativas a través de un análisis multicriterio en base a aspectos funcionales, constructivos, económicos y medioambientales, en virtud de los cuales la alternativa 1 resulta la más ventajosa, por lo que se propone adoptar esta solución.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Geología y litología, edafología, climatología, hidrografía, vegetación, fauna, paisaje, usos del suelo y urbanismo, socioeconomía, patrimonio histórico-artístico, ambiente sonoro, riesgo de incendio forestal e interés natural.

El proyecto se sitúa en la estribación meridional de la sierra de la Albera, que constituye el límite oriental de la cordillera pirenaica y que origina al adentrarse en el mar una costa abrupta y accidentada denominada Costa de la Marenda, al norte del Cabo de Creus. La zona por donde discurre el proyecto, perteneciente a los municipios de Colera y Portbou, destaca por el efecto que sobre ella han tenido los incendios, el pastoreo y la agricultura, lo que ha provocado el desplazamiento de la vegetación mediterránea por grandes extensiones de matorral. No obstante, existen determinados hábitats de interés comunitario (recogidos en la Directiva 92/43/CEE), compuestos por pastizales, tomillares, vegetación asociada a acantilados y a cursos de agua.

Desde el punto de vista faunístico se trata de una zona de transición entre las especies pirenaicas y mediterráneas y lugar de paso de determinadas especies migratorias. Las principales especies de las que se tiene constancia son la tortuga mediterránea (*Testudo Hermannii*) incluida en los anexos II y IV de la Directiva 92/43/CEE y el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), de la que se encuentra en fase de aprobación el Plan de Recuperación del Águila Perdicera en Cataluña.

El estudio de impacto ambiental determina que la alternativa más ventajosa desde el punto de vista ambiental es la 2, seguida de la 1 y finalmente de la 3.

El estudio de impacto ambiental describe medidas correctoras de impacto sobre los medios terrestre, hídrico, atmosférico y humano, y sobre la vegetación, fauna, paisaje, usos del suelo, residuos, patrimonio cultural y riesgo de incendio forestal. Seguidamente incluye un avance del programa de vigilancia ambiental, para concluir con el documento de síntesis.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

En el periodo de información pública se han presentado un total de 5 alegaciones. El contenido medioambiental más significativo de las mismas es el siguiente:

La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Girona analiza las alternativas propuestas en el estudio informativo así como la valoración que las mismas reciben en éste. Realiza un análisis multicriterio corrigiendo el presentado en el estudio informativo, dando un mayor peso al criterio funcional, como resultado del cual deduce que las alternativas 1 y 2 tienen la misma valoración global. Como conclusión del informe, a pesar de que considera preferible la alternativa 2 por ser una solución con mayor proyección de futuro y de menor impacto ambiental, propone que se adopte la alternativa 1 con carácter urgente. Asimismo solicita la realización de una variante exterior a Portbou.

El Ayuntamiento de Colera emite informe en el que propone estudiar de forma precisa el entronque y la conexión con el núcleo urbano de Colera y con la parte oeste del trazado actual para el corredor 1. De la alternativa 2 y 3 destaca la gran afición a las escasas zonas llanas con que cuenta el municipio y la necesidad de resolver satisfactoriamente las conexiones con el mismo.

La Agencia Catalana del Agua del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña informa favorablemente la alternativa 1. Por lo que respecta a las alternativas 2 y 3, informa desfavorablemente la parte del trazado que pasa bajo la plataforma ferroviaria de la estación de Portbou.