

2006, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación Ambiental el proyecto «Modernización del riego en la comunidad de regantes de Almudévar-Fase II. T. M. Almudévar (Huesca)».

Madrid, 27 de marzo de 2006.–El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

7660

RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Autovía A-14 Lleida-frontera francesa, tramo: Lleida-Túnel de Viella», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

1. *Objeto, justificación. Promotor y Órgano sustantivo del proyecto.*–La autovía Lleida-Frontera Francesa supone el inicio del desarrollo de un nuevo eje de comunicación de España con Francia a través de los Pirineos, además de una infraestructura que mejorará las conexiones locales de las provincias de Huesca y Lleida.

El objeto principal de este estudio informativo consiste en analizar las posibles alternativas al trazado del tramo Lleida-Sopeira, definido éste en un corredor de unos 100 Km. entre la variante de la N-II en Lleida y la población oscense de Sopeira, siguiendo el eje ya definido por la N-230. El tramo Sopeira-Túnel de Viella tendrá un estudio informativo aparte debido al cambio de tipología de la carretera producido como consecuencia del nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).

El promotor y Órgano sustantivo del proyecto es el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Carreteras.

2. *Tramitación de la evaluación de impacto ambiental.*–La Dirección General de Carreteras envía la Memoria-resumen para consultas previas, que se recibe el 11 de octubre de 2002.

Efectuadas las consultas, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental hace el traslado de las contestaciones recibidas a la Dirección General de Carreteras el 31 de marzo de 2003.

El 26 de febrero de 2004, se aprueba el estudio informativo, iniciándose así el periodo de información pública mediante publicación en el BOE n.º 58 de 8 de marzo de 2004, en el BOP de Huesca el 11 de marzo de 2004 y en el BOP de Lleida el 9 de marzo de 2004.

Con fecha de 26 de octubre de 2004 se remitió a esta Dirección General el expediente de información pública y el estudio informativo «Autovía A-14 Lleida-Frontera Francesa. Tramo Lleida-Túnel de Viella.» para que se procediese a la preceptiva declaración de impacto ambiental, previa a la aprobación definitiva del estudio.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó información adicional, recibiendo el documento correspondiente el 25 de abril de 2005.

Con fecha de 14 de diciembre de 2005, la Dirección General de Carreteras informa que el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), aprobado por el Gobierno en junio de 2005, no incluye la realización de una autovía en el tramo Sopeira-Túnel de Viella, por lo que se solicita que la declaración de impacto ambiental como autovía se limite al tramo Lleida-Sopeira.

3. *Descripción del proyecto.*–El estudio informativo contempla un único corredor, el denominado Corredor 1, que corresponde al ya definido por la carretera N-230, uniendo la variante de la N-II en Lleida y la localidad oscense de Sopeira.

La infraestructura estudiada definida con características de autovía, estará formada por dos calzadas de dos carriles cada una, separadas por una mediana de 6 m., excepto en los tramos más sensibles ambientalmente, donde será de 2 m. Las velocidades de proyecto son variables según los tramos y alternativas: 80, 100 y 120 Km/h.

El Corredor 1 fue dividido en cinco tramos cada uno de los cuales fueron divididos a su vez en diferentes subtramos dentro de los cuales se estudiaron distintas alternativas de trazado. Dicha tramificación y alternativas propuestas se sintetizan en la siguiente tabla:

Tramo	Límites	Subtramo	Subtramo límite final	Alternativas estudiadas
1	N-II a intersección entre la N-230 y el desvío a Alcampell.	1.1	Extremo Norte de Alfarrás.	1A, 1C
2	Final tramo 1 a cercanías de los límites municipales de Benabarre y Tolva.	1.2	Desvío a Alcampell.	1B, 1D, 1E, 1F
		2.1	Cercanías a Nachá.	2A, 2B
3	Final tramo 2 a Viacamp.	2.2	1.500 m antes del desvío a Calandrones.	2C, 2D
		2.3	Final tramo.	2E, 2F
4	Final tramo 3 a las proximidades de Arén.	3.1	–	3A, 3B, 3C
		4.1	1.000 m sobrepasando Puente de Montañana.	4A, 4B
5	Final tramo 4 hasta Sopeira.	4.2	N-230 en Arén.	4C, 4D
		5.1	–	5A, 5B, 5E

La alternativa finalmente elegida, tras el trámite de información pública y este proceso de evaluación, tiene su origen en el p.k. 460.5 de la variante de la A-2 en Lleida y su final a la altura del p.k.96 del estudio informativo, que se corresponde con el p.k.108.7 de la carretera N-230, en las proximidades de la localidad de Sopeira.

Desde el origen hasta el p.k. 19, cercano a la localidad de Alfarrás, discurre en dirección sur-norte, sensiblemente paralela y al oeste de la N-230, a una distancia comprendida entre 1.5 km. y 2.5 km.

A partir de aquí gira hacia el noreste para cruzar el LIC «Yesos de Barbastro» lo más próximo posible a la carretera actual, a la altura de Alfarrás. En los siguientes 17 km., hasta las cercanías de la población de Baélls, se mantiene al oeste de la N-230 lo más cercano posible a ésta.

A al altura de Baélls cruza sobre el Barranco de las Obagas y sobre la propia N-230 para situarse, durante 2 km., al este de la misma, ocupando, en algunos tramos, su plataforma. Pasados estos 2 km. vuelve a situarse al oeste, hasta el p.k. 56, donde empieza la variante de Benabarre, excepto entre el p.k.4 9 y el p.k. 50 que, para evitar la población de Purroy de Solana, se sitúa al este de la actual carretera.

Para separarse de Benabarre se cruza sobre la N-230 y sobre el Barranco de Caladones por el sur de la población, volviendo a la carretera actual a la altura del p.k. 59, situándose lo más cerca posible de esta, por el sur de la misma, hasta 2 km. mas allá. En este punto se vuelve a cruzar para situarse al norte de la N-230 hasta las proximidades de la población de Tolva.

Como consecuencia de la alegación presentada por el Ayuntamiento de Tolva, la variante de población, que el estudio informativo proponía (Alt. 3C), se cambia por la Alt. 3ª, que se aleja más hacia el norte de la N-230 y del núcleo urbano, para evitar la afeción a unas naves industriales.

Pasada la variante, continúa la alternativa propuesta por el norte de la carretera actual, con un trazado próximo a la misma, hasta las inmediaciones de Puente de Montañana, donde la carretera actual y la alternativa

propuesta giran de la dirección oeste-este que traían a dirección sur-norte. En este giro, por condicionantes geométricos, se realizará un túnel de unos 500m. de longitud.

Desde la población de Puente de Montañana hasta el final, la carretera actual discurre sensiblemente paralela y bastante próxima al río Nogera Ribagorzana. En gran parte de este recorrido, la alternativa propuesta se sitúa sobre la actual carretera

En el Anexo I se describen las alternativas estudiadas

4. *Factores ambientales relevantes. Descripción del medio.*–El corredor seleccionado discurre a lo largo de la cuenca del río Noguera Ribagorzana, salvo en los primeros kilómetros, que lo hace por la cuenca del río Segre, siendo ambas pertenecientes a la cuenca hidrográfica del Ebro. El número de cauces y barrancos que son atravesados aumenta a medida que nos acercamos a los Pirineos.

Los espacios incluidos en la Red Natura 2000 en virtud de la Directiva 92/43/CEE de Hábitats y la Directiva 79/409/CEE de Aves, en el ámbito del corredor elegido, son:

–LIC/ZEPa ES5130021 «Secans de la Noguera», donde destaca la presencia de especies de avifauna como la Ganga ortega (*Pterocles orientalis*) y el Cernícalo primilla (*Falco naumanni*).

–LIC ES2410072 Lagunas de Estaña, complejo kárstico de elevado interés geomorfológico.

–LIC ES2410042/ZEPa ES0000288 «Sierra de Mongay», enclave de las sierras prepirenaicas donde dominan las formaciones de quercíneas marcescentes y esclerófilas.

–LIC ES2410026 «Congosto de Sopeira», alineación calcárea con fuertes escarpes rocosos, que alberga la única población conocida de la especie de flora *Borderea chouardii*, especie en peligro de extinción.

–LIC ES5130012 «Vall Alta de Serradell-Serra de Sant Gervás», donde existe una buena representación de las sierras prepirenaicas occidentales con vegetación submediterránea.

–LIC ES2410070 «Sierra del Castillo de Laguarres», donde destacan las formaciones de quercíneas, dominando los encinares en la parte meridional y los quejigares en la septentrional.

–LIC ES2410074 «Yesos de Barbastro», con formaciones de flora gipsófila combinada en algunas zonas con matorrales termomediterráneos y encinares, destacando especies como *Ononis tridentata*, *Gypsophila hispanica* o *Heliantemum squamatum*.

Este último espacio descrito, es el único que será atravesado y afectado directamente por alguna de las alternativas, las correspondientes al subtramo 1.2. En el resto de los tramos, las alternativas de trazado discurren fuera de los espacios de la Red Natura 2000 descritos.

En el ámbito del estudio encontramos tres Áreas Importantes para las Aves (IBAs) según la definición de SEO/BirdLife, cuyos límites son circundados por el corredor elegido:

–IBA 143 «Sierras de Montsech y Mongay», donde destacan especies como el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), el alimoche común (*Neophron percnopterus*), el águila real (*Aquila chrysaetus*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*) o la chova piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*). Las alternativas del tramo 3, desde el municipio de Tolva hasta Viacamp, así como las alternativas del subtramo 4.1, desde Viacamp hasta la zona de Litera, tienen sus trazados al norte de los límites nor-occidentales de éste espacio.

IBA 129 «Turbón-Espés-Sis», donde destacan rapaces rupícolas como el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), el buitre leonado (*Gyps fulvus*) o el alimoche (*Neophron percnopterus*). Las alternativas del tramo 5 discurren al este de los límites de la IBA.

IBA 131 «Sierra de Sant Gervás», donde destacan especies como el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), el alimoche común (*Neophron percnopterus*), el buitre leonado (*Gyps fulvus*) o la chova piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*). Las alternativas del tramo 5 tienen sus trazados fuera de los límites occidentales de este espacio.

La diversidad de biotopos con cualidades y calidades naturales diferentes permite que existan poblaciones animales características de encinares, pinares, masas mixtas, asociadas al medio acuático, al ambiente rupícola o a las estepas cerealísticas. Las especies más significativas por su vulnerabilidad son:

El quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), especie catalogada como «en peligro de extinción» según el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (R.D. 439/90), de amplia distribución pirenaica, tanto en el Prepirineo como en las Sierras Exteriores, donde alcanza su mayor densidad de población. En la actualidad presenta una lenta recuperación, con baja tendencia a recolonizar nuevas zonas, lo que está provocando la saturación de las zonas donde está presente. En el ámbito de estudio, el quebrantahuesos tiene su población más meridional en el IBA (Área Importante para las Aves) «Sierras del Montsech y Mongay», con una pareja catalogada. Otras poblaciones se encuentran en los IBA «Turbón-Espés-Sis» y «Sierra de Sant Gervás», donde se han catalogado 4 y 3 parejas respectivamente (1998).

Avifauna de estepas cerealísticas, entre las localidades de Alguaire y Castillonroy, donde pueden encontrarse especies como el ratonero (*Buteo buteo*), el cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), la ortega (*Pterocles orientalis*) o el sisón (*Tetrax tetrax*). Dentro de los mamíferos, destacar la presencia de la nutria (*Lutra lutra*) en los fondos de valle del Noguera Ribagorzana, especialmente aguas abajo del municipio de Puente de Montañana.

El corredor atraviesa dos unidades tectónicas diferentes, la Depresión del Ebro y el Prepirineo. La primera, más al sur, se caracteriza por materiales sedimentarios terciarios y recubrimientos cuaternarios de extensión y potencia variable. La segunda unidad, en cambio, es caracterizada por materiales mesozoicos y terciarios.

En cuanto a la vegetación presente en el ámbito de estudio, destacan las siguientes formaciones: encinares meso-supramediterráneos (*Quercus rotundifolia*) ocupando el piso basal, bien en masas puras o mixtas con pinos, en zonas como los Yesos de Barbastro o la Sierra de Laguarres; quejigares supramediterráneos (*Quercus faginea* ssp. *faginea*), en situaciones de media montaña y baja ladera, como el Valle de Ribagorzana, aguas arriba de Puente de Montañana o en las cercanías de Benabarre; pinares de pino carrasco (*Pinus halepensis*) en el piso mesomediterráneo; pinares de pino negral (*P. nigra* ssp. *salzmani*) tanto en el piso meso como en el supramediterráneo y pinares de pino silvestre (*P. sylvestris*) entre los pisos supramediterráneos y montanos, formando estas dos últimas especies frecuentemente masas entremezcladas; vegetación de ribera, destacando la zona al norte de Puente de Montañana, en el valle del río Noguera Ribagorzana; y finalmente matorrales, destacando la vegetación gipsófila existente desde el término municipal de Lleida hasta los Yesos de Barbastro. Los primeros kilómetros del trazado el paisaje es protagonizado por cultivos de herbáceas en regadío, de frutales y de secano.

Respecto al Patrimonio Cultural, se destaca la zona de yacimientos paleontológicos de la zona de Arén, Viacamp, Litera y Puente Montañana, así como la presencia de otras unidades geológicas potencialmente favorables para albergar yacimientos inéditos. Igualmente, se destaca la existencia de las vías pecuarias: Cañada Real de Alfarrás a Camporrells, Cañada Real de Alcampell a Estopiñán, Cañada Real de Calandrones a Lascuarre y Cañada Real de Montañá o Luzás.

5. *Resultado de las consultas.*—El estudio de impacto ambiental analiza las principales sugerencias recogidas en el proceso de consultas. Entre el conjunto de todas las respuestas recibidas destacan, por ser ambientalmente significativas, las emitidas por la Dependencia de Agricultura de la Subdelegación del Gobierno en Huesca, la Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón, la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Aragón, el Servicio de Obras Públicas, Cooperación y Asistencia Técnica a Municipios de la Diputación de Huesca, y los Ayuntamientos de Arén y Tamarite de Litera. Estas sugerencias son relativas a:

1. Afección al LIC «Yesos de Barbastro» de las alternativas propuestas, así como las medidas oportunas que minimicen dicho impacto.

2. Consideración de un corredor más ancho en la Comarca de La Litera que permita el estudio de soluciones que den servicio a un mayor número de poblaciones. Se señala que la afección al LIC «Yesos de Barbastro» sería similar a la del corredor propuesto.

3. Consideración de los siguientes espacios con figura de protección: Área del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Sierra de Mongay, de Sabinós y de Estanques de Estaña, así como el Área de Especial Protección Urbanística de las Balsas de Estaña.

4. Afección a las actividades agrarias y ganaderas de la comarca de La Litera y La Ribagorzana y las medidas correctoras que garanticen el desarrollo de dichas actividades.

5. Afección al patrimonio paleontológico de los yacimientos de Arén, Litera y Puente de Montañana y medidas de protección.

Contestación del promotor:

En el primer caso, el promotor señala que el estudio exhaustivo sobre el impacto sobre el LIC «Yesos de Barbastro» corresponde con el estudio de impacto ambiental, siendo en esta fase donde se describirá dicha afección y las medidas oportunas. Además señala las conversaciones ya mantenidas con el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón y la petición de informe a dicho Organismo sobre esta cuestión.

En cuanto a la consideración de un corredor más ancho, el promotor señala que será tomado en cuenta a la hora de analizar las alternativas en la fase de estudio de impacto ambiental. El resto de aspectos, según el promotor, quedarán adecuadamente recogidos en el estudio de impacto ambiental.

Tomando en consideración las sugerencias realizadas durante el periodo de consultas, se procede a la elaboración del estudio de impacto ambiental, el cual recoge un análisis de los impactos significativos generados por la construcción de la autovía y la elaboración de medidas preventivas y correctoras.

6. *Información pública.*—Como resultado del proceso de información pública el promotor elabora, en julio de 2004, un informe sobre las principales consideraciones recogidas en las alegaciones presentadas y su incidencia en la elección de la alternativa propuesta. Una vez analizadas las modificaciones propuestas por diversos organismos y particulares durante el periodo de información pública, se elaboran una serie de correcciones y aclaraciones, donde el cambio de la alternativa 3C por la alternativa 3A, puede considerarse como el de más significación ambiental, debido a su alejamiento del núcleo urbano de Tolva, minimizando así, la afección acústica sobre la población.

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 95 alegaciones, correspondientes al proyecto «Autovía A-14 Tramo: Lleida-Túnel de Viella». Los aspectos ambientales más relevantes, relativos a los tramos objeto de esta declaración, fueron los siguientes:

Dirección General del Medi Natural del Departament de Medi Ambient i Habitage de la Generalitat de Catalunya:

Críticas al 'nivel de exclusión 2' asignado a los espacios protegidos, recomendando la asignación de un 'nivel 1'. Se critica igualmente la consideración de todos los impactos como 'moderados' o 'compatibles' teniendo en cuenta la magnitud de muchos de ellos (movimientos de tierra y afección a espacios protegidos).

Señala la inexistencia de una partida presupuestaria que avale las medidas preventivas y correctoras previstas en el estudio.

Sugerencias: corrección del estudio de impacto ambiental, ajuste del tramo I (entre los pp.kk. 20+000 y 22+000) para minimizar los desmontes, mayor equilibrio en el balance de tierras y un mejor análisis de las medidas correctoras propuestas.

El promotor señala que el 'nivel 2' fue asignado en aquellos espacios protegidos que debían ser atravesados de forma ineludible y en los que era inevitable la necesidad de instalaciones auxiliares. En la documentación adicional se aumenta la significación de la afección a espacios protegidos, de forma que el componente «pérdida de valores ambientales» se incrementa a 'severo' cuando no existen medidas. Se indica la inclusión de las partidas económicas para medidas correctoras y preventivas en el capítulo 8 del estudio de impacto ambiental. En cuanto al ajuste solicitado, se señala la no protección específica de este lugar y su nivel de degradación, comprometiéndose a la reducción de los desmontes pero no a un desplazamiento significativo.

Asociación de Vecinos de Malpartí:

Se critica la valoración inadecuada de las graves pérdidas ecológicas que implica para el futuro de la comarca como consecuencia de los impactos sobre el más valioso de sus ecosistemas, la estepa semiárida de secano, donde viven más de veinte especies de fauna silvestre amenazada en Cataluña.

El promotor recoge en su informe que dicha zona, según los organismos consultados, no es sensible a la alteración del hábitat, no habiendo presencia, además, de ninguna especie en peligro de extinción.

Ayto. de Tolva:

Afección negativa de la alternativa 3C, recomendada en el estudio de impacto ambiental, sobre varias naves del único núcleo industrial del municipio de Tolva.

El promotor abre la posibilidad de un cambio de alternativa (la 3A por la 3C) que evite la afección a dicho núcleo industrial, siendo la diferencia entre ambas, según el estudio de impacto ambiental, en cuanto a afección a biotopos de interés, poco significativa y en cuanto a coste económico, desfavorable para la 3A.

Ayto. de Benabarre:

Minimización del efecto barrera de la autovía, especialmente por su afección a la fauna autóctona. Éstas consistirían en la construcción de un falso túnel entre los pp.kk. 50,750 y 52,700, un viaducto entre los pp.kk. 55,180 y 55,400 y otro falso túnel entre los pp.kk. 56,500 y 56,850.

El promotor señala que las propuestas de viaductos y falsos túneles son soluciones de coste muy superior a las propuestas, pues los desmontes y terraplenes no alcanzan alturas suficientes.

Plataforma Cívica contra la Autovía A-14 y otros:

Señalan la necesidad de desarrollo de las infraestructuras transversales como acciones prioritarias y la no necesidad de autovía para los desplazamientos habituales. En este sentido se critica el estudio sobre la justificación del proyecto.

Se incide en que la explotación del turismo no necesita una autovía que destruirá la belleza que es la razón que atrae al visitante y sí una vía rápida menos transformadora del territorio, recomendando el ferrocarril como el medio adecuado para el transporte de mercancías a través de los Pirineos.

Según el promotor, los criterios de diseño no se apoyan exclusivamente en el fomento del turismo local, sino también en una infraestructura capaz de dar servicio a los tráficos de medio y largo recorrido. Las relaciones transversales, según el promotor, también serán objeto de desarrollo, como en el caso de la N-260.

7. *Información complementaria.*—La documentación adicional recibida con fecha 25 de abril de 2005, incluyó una síntesis de los aspectos más importantes del estudio de impacto ambiental, completando el contenido de algunos de sus capítulos. Esta información adicional matizaba la valoración cualitativa de los impactos, aclaraba el método de comparación cuantitativa de alternativas y definía una serie de medidas complementarias. Además se incluía cartografía de síntesis destacando el plano de isófonas (incluyendo las zonas propuestas de apantallamiento) y el mapa de zonas de exclusión de vertederos.

8. *Integración del proceso de evaluación, Afecciones y medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental.*—Las afecciones sobre el medio que pueden producir la construcción de la autovía y las medidas correctoras necesarias, incluidas en el estudio de impacto ambiental y de obligado cumplimiento, se exponen a continuación.

Afección sobre espacios naturales protegidos:

Respecto a los espacios de la Red Natura 2000, la afección a priori más importante se da en el subtramo 1.2, donde las alternativas deben atravesar el LIC «Yesos de Barbastro» debido a que dicho espacio supone una franja transversal al corredor de la N-230. Las alternativas 1F y 1D aprovechan el eje de la N-230 a su paso por dicho espacio, mientras que la alternativa 1B ajusta su trazado realizando un rodeo por el norte que evite atravesar el LIC. La alternativa 1E realiza el paso mediante un túnel.

Los excesivos costes y problemas técnicos de estas últimas opciones, junto con los informes favorables por parte del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón, hicieron recomendable las alternativas 1F y 1D. Dichos trazados, aprovechan el actual eje de la N-230 de tal forma que se evita la apertura de nuevos corredores, atravesando este espacio protegido por zonas de cultivos de secano principalmente, que, en ningún caso, son representativos de los hábitats gipsícolas que caracterizan el LIC. En cambio, si existirá una mayor afección a la conectividad del territorio por el efecto barrera que se producirá, minimizándose este impacto mediante una estructura de 20 metros de longitud sobre el arroyo de la Segleta y un paso inferior de un camino cerca de dicho arroyo, considerándose suficiente para la características de la fauna existente en la zona.

El resto de alternativas no atraviesan ninguno de los espacios de la Red Natura 2000 existentes en el ámbito de estudio. Por tanto, la afección a dichos espacios no será significativa, ya que los trazados previstos pasan a una distancia suficientemente alejada; previendo así la inexistencia de efectos negativos. Este es el caso del LIC/ZEPA «Secans de la Noguera y Sierra de Mongay», donde la autovía, en su parte final, sigue el corredor de la N-230 y se sitúa a 1 Km. como mínimo de los límites de dicho espacio.

La minimización de los efectos negativos sobre los espacios protegidos implica una serie de medidas generales en torno a la adecuación de las estructuras (sobredimensionamiento de las obras de drenaje, diseño de viaductos, etc.), restauración y adecuación del hábitat para las especies más sensibles (revegetación, elementos de cobijo, instalación de comederos, apoyo al Plan de Conservación del Quebrantahuesos) o estudios sobre los movimientos de tierra (zonas de exclusión, balance de tierras, etc.).

Se establecen medidas concretas, como en el caso de la restauración de zonas degradadas en antiguas zonas de extracción dentro del LIC Yesos de Barbastro, o la localización de los drenajes adecuados al paso de fauna.

Debe mencionarse el PORN de la Sierras de Mongay, Sabinós y Lagunas de Estaña (D. 155/97 del Gobierno de Aragón), cuyos límites occidentales coinciden prácticamente con la actual N-230 y por tanto con las alternativas propuestas de los subtramos 2.2 y 2.3, del tramo 3 y del subtramo 4.1. Los impactos sobre estos lugares se consideran no significativos al discurrir los trazados propuestos fuera de los límites de los espacios arriba comentados.

Afección a la vegetación:

Las principales alteraciones se producirán durante la fase de construcción, debido a la deforestación en aquellas zonas ocupadas por el trazado y los elementos auxiliares. En este sentido, se prestará especial atención a la posible afección a la flora con alguna figura de protección, como en el caso de los hábitats de la Directiva 42/93/CEE.

En el tramo 1, dentro del subtramo 1.1, las alternativas 1A y 1C tienen índices de impacto parecidos en cuanto a su afección a formaciones vegetales, no existiendo en ningún caso una afección significativa. La alternativa 1C, finalmente elegida, afecta a cultivos de secano y a algunas formaciones sobre yesos, mientras que la afección de la 1A se producirá al atravesar cultivos muy productivos de frutales con setos arbolados y algún monte catalogado. En el subtramo 1.2, tampoco existe afección significativa alguna debido a que las alternativas contempladas afectan mínimamente a las formaciones gipsícolas del LIC Yesos de Barbastro, siendo en el caso de la 1B y 1E dicho impacto totalmente evitado. Las alternativas 1F y 1D aprovechan el eje de la actual N-230 en una zona del LIC donde no existen hábitats gipsícolas prioritarios, siendo la alternativa elegida 1D la que tiene menor afección sobre unidades vegetales.

En el tramo 2 no existen diferencias importantes entre las alternativas, afectando de forma parecida a manchas de encinares, vegetación de ribera y quejigares. En todo caso, dicha afección no resulta significativa debido a que todas las soluciones propuestas discurren por el eje que define la N-230.

En el tramo 3 las alternativas tienen una afección parecida al ocupar superficies con el mismo uso de suelo y vegetación, afectando a manchas de encinar/pinar o y quejigar cercanas a la carretera N-230. La afección sobre la vegetación tampoco resulta relevante en ningún caso, siendo la más favorable la alternativa 3B en este aspecto.

En el tramo 4 los trazados propuestos ocupan en general terrenos agrícolas, existiendo, dependiendo de la alternativa, una afección mayor o menor a zonas de quejigar. En el subtramo 4.1, la alternativa elegida 4A tiene afecciones puntuales sobre el Noguera Ribagorzana al discurrir de forma más cercana a la actual carretera N-230. En el subtramo 4.2, la alternativa elegida 4D afectará menos a las formaciones de ribera al tener que cruzar el río un menor número de veces.

En el tramo 5, las alternativas transcurren por zonas bajas de valle aprovechadas para el cultivo, afectando más a la vegetación de ribera la alternativa 5A que 5B o 5E. Entre esta dos últimas, la 5B tiene mayor afección sobre el conjunto de la vegetación que la opción elegida 5E.

Las medidas a aplicar en la fase de construcción son: la instalación de protectores en aquellos ejemplares que no son necesarios eliminar y que quedan cercanos a la explanación; trasplante de encinas y quejigos, siempre y cuando tengan las condiciones adecuadas para ello; y, por último, la existencia de un plan de prevención y extinción de incendios.

Igualmente, se aplicarán medidas de revegetación y recuperación de suelos vegetales que permitan recuperar las zonas alteradas, evitando así problemas de erosión en los taludes. Otras medidas serán la adecuación de los pasos de fauna a través de los drenajes, la recuperación de la vegetación natural, así como la integración paisajística de la obra. La recuperación del suelo vegetal implicará una serie de operaciones, como son la retirada y manejo de las capas superficiales, el acopio y mantenimiento y, finalmente, la extensión por orden de calidades edáficas.

La fase de revegetación, dada la magnitud de la obra, contará con un vivero de obra donde se producirán muchas de las plantas que se instauran, todas ellas autóctonas. Se realizarán diferentes tratamientos, diseñando la revegetación en una primera parte de hidrosiembra y una segunda de plantaciones de arbustos y árboles. Todas estas especies han sido seleccionadas en función de la vegetación potencial y real de cada zona. Finalmente, se realizarán labores de mantenimiento y reposición durante 2 años.

Afección a la fauna:

Los impactos posibles sobre la fauna serán la alteración y ocupación de biotopos, el efecto barrera, el ahuyentamiento de especies, así como las posibles colisiones. Una eventual contaminación de los cursos de agua, además, podría afectar directa o indirectamente a la fauna fluvial, como en el caso de la nutria.

El trazado de la autovía atraviesa o circunda zonas de interés faunístico, con o sin figuras de protección. Así, dentro de las zonas más destacadas, y ya dentro de la parte final del recorrido, la carretera se situaría al sur y al oeste, respectivamente, de la ZEPA «El Turbón y Sierra de Sis» y del LIC «Sierra de Sant Gervás», espacios estos con una gran representación faunística del grupo de los mamíferos (nutria, desmán del Pirineo, mustélidos), las aves (rapaces rupícolas, quebrantahuesos, urogallo) así como diversos endemismos y especies de distribución restringida de anfibios y reptiles.

Otro espacio faunístico destacado es el LIC/ZEPA «Sierra de Mongay», situado al sureste del trazado, a la altura de Benabarre/Puente de Montañana, así como el LIC «Yesos de Barbastro», que es atravesado en la zona del subtramo 1.2.

Otros espacios que se han tenido en cuenta, han sido las Áreas Importantes para las Aves (IBAs). Así, el trazado, en su parte final circunda por su izquierda los límites del IBA «Sierra de Sant Gervás», mientras que en la zona de Benabarre/Puente de Montañana se recorren los límites noroccidentales del IBA «Sierra de Montsech y Mongay», coincidente, en parte, con la Reserva Natural Parcial del Noguera Ribagorzana-Mont Rebei.

Además de estos espacios hay que considerar zonas de interés faunístico, como los cultivos cerealísticos de la zona del subtramo 1.1, donde la alternativa elegida IC atravesará parte de un hábitat propicio para las aves esteparias, donde destaca la presencia de especies como el ratonero (*Buteo buteo*), el cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), la ortega (*Pterocles orientalis*) o el sisón (*Tetrax tetrax*). Dicho espacio no se encuentra catalogado ni como ZEPA ni como IBA.

El efecto barrera que la autovía supondrá, tendrá especial relevancia en el caso de anfibios, reptiles y micromamíferos, especies en general de dominio reducido y desplazamientos cortos. Este efecto será producido por el propio tráfico y fundamentalmente por la existencia de taludes y cerramientos que impidan el paso a nivel. En general, la fragmentación del territorio será menor en los tramos coincidentes o paralelos con la N-230 y situados en el mismo margen del Noguera Ribagorzana y mayor cuando ambas vías se sitúen en márgenes distintas o se abran nuevos corredores. Así las soluciones 4B, en el subtramo 4.1, y la elegida 4D, en el 4.2, resultan ser las más favorables en cuanto a este aspecto.

Respecto al ahuyentamiento o alejamiento, éste puede estar causado por diversos factores como el ruido, la contaminación o la intrusión visual especialmente en la época de cría y durante la fase de construcción. Tales circunstancias, serán muy relevantes para el quebrantahuesos y la nutria, necesitados de tranquilidad y ausencia de actividades humanas.

En el caso del quebrantahuesos, la proximidad de las alternativas comparables en cada tramo, la amplia distribución de la especie en la zona, así como la existencia de numerosos territorios ocupados por ésta casi sin interrupción desde el Embalse de

Baserca, ya en los Pirineos, hasta la zona de Arén, no constituyen un criterio suficiente que diferencie la afección de cada alternativa en cada tramo. En todo caso, el hecho de que las alternativas discurren próximas al eje de la N-230 y que ninguna de ellas atraviese las ZEPAs o IBAs donde existe la presencia de la especie en el ámbito de estudio, hace prever que no se alterará los puntos de nidificación de ésta rapaz.

En cuanto a la nutria (*Lutra lutra*), en el estudio de impacto ambiental se considera que el impacto es compatible, debido a que el criterio adoptado en el diseño de los trazados, es la mayor utilización del corredor actual de la N-230, planteándose además los cruces con el Noguera Ribagorzana mediante viaductos de magnitud suficiente, de forma que no se afecte a las orillas.

Las medidas encaminadas a la protección de la fauna se dividen en medidas preventivas durante las obras y en medidas correctoras durante la explotación. Dentro de las primeras se distinguen las siguientes:

Medidas que limiten la afección de biotopos, como la definición de zonas de exclusión para la instalación de elementos auxiliares, asegurando la protección de entornos como las riberas del río Noguera Ribagorzana, y los pasos de fauna naturales. En estas y otras zonas de gran sensibilidad, las actividades más generadoras de ruidos deberán evitarse en los periodos reproductivos de las especies más importantes. El estudio de impacto ambiental incluye una tabla de periodos de reproducción que, junto con estudios e informes posteriores, definirán el cronograma de obras, tomando como medida genérica evitar que desbroces, voladuras y movimientos de tierra, se realicen en primavera.

Protección de ecosistemas acuáticos, tomando en general las mismas medidas aplicadas en la protección del sistema hidrológico y la calidad de las aguas. En el caso de la nutria, se estudiarán en coordinación con los departamentos de Medio Ambiente de Aragón y Cataluña, las épocas de cría en cada zona. El diseño de los viaductos y encauzamientos respetará la funcionalidad de los cauces como ecosistemas y corredores biológicos.

Respecto a las medidas correctoras durante la fase de explotación se destacan las siguientes:

Instalación de cerramientos adaptados a la fauna de cada tramo y vías de escape.

Pasos de fauna, coincidiendo estos en su parte con las vaguadas, en las que de forma genérica se proyectará un tubo de drenaje o marco que junto a los viaductos previstos, asegurará la permeabilidad para la fauna en gran medida. Se pondrá especial atención en los tramos 3 y 4, donde se concentra el mayor interés faunístico. En las fases de Anteproyecto y Proyecto se definirán, con la conformidad de los órganos ambientales correspondientes, la necesidad de modificar este aspecto.

Adecuación de los pasos de fauna mediante técnicas de revegetación que resulten atractivos para los animales, asegurando la visibilidad del otro extremo. En todos ellos se prevén zonas libres de inundación a modo de pasillos laterales. En el caso de los viaductos sobre cauces, éstos se diseñarán para periodos de retorno de 500 años, lo que asegura en gran medida su funcionalidad como paso de fauna.

En general deberán seguirse las pautas marcadas por el «Manual europeo sobre fragmentación del hábitat debido a las infraestructuras de transporte, COST 341-Action Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure, (1998, www.iene.info)»

Afecciones a la hidrología superficial y subterránea:

Los efectos negativos sobre el sistema hidrológico pueden valorarse cuantitativamente, debido al efecto barrera de la carretera, y cualitativamente, por la afección a la calidad de las aguas (contaminación por agua de lavado y vertidos accidentales). Estas dos afecciones pueden ser especialmente significativas en aquellos tramos donde el corredor definido coincide con el recorrido del Noguera Ribagorzana (tramos 4 y 5), teniendo en cuenta, además, que la mayoría de las alternativas se sitúan sobre su vega donde pueden verse afectadas las aguas subterráneas.

El efecto barrera se considera que será potencialmente menor para los ejes que discurren próximos y paralelos a la N-230, al ser menor la variación de la situación preoperacional y estar ya definidas las obras de drenaje, situación ésta que se da especialmente en el caso de las opciones elegidas 4D y 5E

En cuanto a la calidad de las aguas, ésta puede verse afectada tanto en la fase de ejecución como en la fase de explotación. En la primera, los movimientos de tierra pueden provocar, mediante escorrentía, el aporte de sólidos disueltos y nutrientes. Igualmente, los vertidos accidentales por las labores de mantenimiento de la maquinaria pueden afectar la calidad de las aguas.

La medida que se tomará, con el fin de minimizar el efecto barrera, es el diseño del drenaje transversal, tanto del Noguera Ribagorzana como de los cauces secundarios, para periodos de retorno adecuados que aseguren el buen funcionamiento hidráulico en la zona. En cuanto a la afección sobre la calidad de las aguas, las medidas preventivas durante las obras contemplan, entre otras, la adecuada planificación de los movimientos de la maquinaria, barreras de sedimentos, planes de gestión de residuos, sistemas de decantación mediante balsas en túneles, viaductos y encauzamientos, así como la impermeabilización de los parques de maquinaria.

Afección a la atmósfera:

Tanto en la fase de construcción como en la de ejecución se generarán una serie de emisiones contaminantes (químicas y acústicas). En la fase de construcción las acciones generadoras de contaminación atmosférica serán los movimientos de tierras, el funcionamiento de la maquinaria y el tránsito de camiones; mientras que en la fase de explotación la afección tiene su origen en el tránsito de vehículos.

Las medidas a adoptar para evitar la afección sobre la calidad del aire son el control y prevención de la producción de polvo durante la fase de ejecución de las obras, el riego periódico con agua de la plataforma y los caminos de acceso a la obra en las zonas más sensibles, así como el transporte de áridos con lonas de protección. Otra medida a adoptar será el control y prevención de emisión de gases y otras sustancias contaminantes mediante el control, revisión y puesta a punto de todos los motores de la maquinaria utilizada en la obra, para que no se superen los niveles máximos de emisión permitidos por la ley.

Se evitarán las labores más ruidosas durante las horas nocturnas en las inmediaciones de núcleos poblados. Asimismo, para reducir la afección sobre la fauna, el cronograma de obras se ajustará para evitar que las actividades más ruidosas afecten a la época reproductiva de las especies más destacables.

Los tramos 1.1, 2 y 3 serán los más afectados por el incremento de tráfico, debido al volumen de tráfico captado previsto, aunque el nivel de ruido seguirá siendo menor que en otras zonas del corredor donde todas las alternativas discurren cerca de núcleos de población.

El documento adicional al estudio de impacto ambiental incluye, en su cartografía, un mapa de isófonas para Leq nocturno = 55 dB(A) en zonas de uso residencial, y para Leq 24h = 60 dB(A) en áreas de interés faunístico. En los entornos habitados potencialmente afectados, donde se prevé niveles superiores al umbral más desfavorable de 55 dB(A) nocturnos, se instalarán pantallas antiruido, que, junto con la utilización de pavimentos menos ruidosos que los convencionales, supondrán medidas correctoras suficientes que minimicen esta afección.

Afección a valores geológicos o geomorfológicos de interés:

Las acciones que generarán alteraciones en la geología del ámbito de la autovía son los movimientos de tierra, la explotación de las canteras y préstamos, la creación de vertederos y la ocupación del terreno. Los movimientos de tierra producirán cambios en la geomorfología, especialmente en aquellas zonas donde las alternativas se alejan del eje definido por la carretera N-230. Respecto a la ubicación de elementos auxiliares (vertederos, canteras, etc.), se ha definido su ubicación en aquellas zonas de menor valor ambiental mediante la definición de zonas de exclusión.

También pueden existir riesgos de deslizamientos por la creación de taludes, lo que se evitará al haber tenido en cuenta la naturaleza litológica de los terrenos afectados, y la adopción de entre otras, las siguientes medidas: formación de taludes tendidos y de formas suaves, creación de drenajes longitudinales al pie del talud y la protección de las superficies de los taludes al realizar plantaciones vegetales.

En cuanto a la restauración de canteras y huecos de préstamos, éstos se rellenarán y acondicionarán, siempre que exista un volumen suficiente, con los materiales sobrantes de las excavaciones. Con este objetivo, y el de la menor afección a las zonas con mayores valores naturales, se han seleccionado las zonas de vertederos y préstamos, definidas en el documento adicional.

Afección sobre el patrimonio cultural y arqueológico:

Las afecciones a yacimientos arqueológicos y paleontológicos han sido evitadas en gran parte, por la propia definición de los corredores y el ajuste de los trazados en aquellas bandas de ocupación donde había algún yacimiento. Los efectos negativos sobre estos yacimientos vendrán dados por los movimientos de tierra durante la fase de obra.

Las afecciones concretas a yacimientos inventariados o conocidos son, en el tramo 2, la alternativa 2B ocupa un yacimiento arqueológico de valor medio a la altura de Baells mientras que en el tramo 5, las alternativas 5A y 5B cortan un yacimiento paleontológico (estratos con fósiles) a la altura de Sopena.

Como medidas preventivas relativas al patrimonio arqueológico, con carácter previo y una vez que haya sido elegido el trazado definitivo, se procederá a realizar una prospección arqueológica superficial del corredor por el que discurre dicho trazado, de las áreas de préstamo y aquellas para acopio de materiales o estacionamiento de maquinaria. Las medidas correctoras irían encaminadas a la documentación, extracción y preservación de los restos que pudieran ser encontrados.

Respecto a las Vías Pecuarias, las afecciones se darán en la zona aragonesa sobre las siguientes vías:

Cañada Real de Alfarrás a Camporrells, atravesada por todas las opciones del subtramo 1.2 a la altura de Castilonroy.

Cañada Real de Alcampell a Estopiñán que discurre muy próxima a la N-230 en parte del tramo 2.

Cañada Real de Calandrones a Lascuarre, atravesada por los trazados 3A y 3B cerca de Tolva.

Cañada Real de Montaña o Luzás próxima a la N-230 en la primera parte del tramo 4.

Las medidas que corregirán este impacto serán aquellas que aseguren la continuidad de todas las Vías Pecuarias y la no ocupación de las mismas por los elementos auxiliares de obra.

Afección a los suelos y sus usos:

Los movimientos de tierra y las obras complementarias producirán remociones de los suelos de la zona de la traza, así como procesos de compactación y erosión. La ocupación de superficies será otra afección importante debido al depósito y vertido de materiales como la propia instalación de elementos auxiliares.

Al objeto de evitar la alteración innecesaria de los suelos en la zona de obras, se procederá a la delimitación del perímetro de la misma y de los itinerarios a seguir para el acceso a la obra, así como el establecimiento de zonas de exclusión para los elementos auxiliares. Estas medidas serán tanto más contundentes cuanto mayor sea la sensibilidad ambiental de la zona, como en el caso de las cercanías al cauce del Noguera Ribagorzana. Otra de las medidas a aplicar en obra consistirá en el acopio y reposición de la tierra vegetal extraída con motivo de la construcción de la vía para realizar posteriormente labores de plantación en las superficies elegidas.

Afección sobre el paisaje:

Las acciones de proyecto que causan impactos sobre el paisaje son la construcción y presencia de la propia estructura, los movimientos de tierra y aquellas otras acciones que producen un cambio en la vegetación y morfología del lugar. Esta afección vendrá determinada principalmente por dos factores, las variaciones topográficas que conlleva y las variaciones cromáticas debidas a la nueva infraestructura.

Para conseguir un alto grado de integración paisajística de todas las superficies afectadas por el desarrollo de las obras se realizarán labores de restauración con criterios de integración fisiográfica y se plantarán o sembrarán especies autóctonas de procedencia local. Todas las técnicas que se aplicarán sobre las zonas afectadas por las obras para conseguir la minimización del impacto, como son la correcta ubicación de los vertederos, el acondicionamiento de los pasos de fauna, medidas que eviten la erosión, la conservación de la vegetación, etc. tendrán efectos positivos sobre el paisaje.

9. *Condiciones específicas.*—Con el fin de evitar la gran altura de los taludes de desmonte en la margen izquierda, entre los pp.kk. 20+500 y 21+500, entre el 41+200 y 41+600, entre el 50+500 y 53+000 y entre el 65+500 y 67+500, se ajustará la rasante de la autovía o se desplazará ligeramente la planta hacia la derecha. Aunque, tal y como se aprecia la orografía del terreno en estas zonas, lo más efectivo parece que sería proyectar las dos calzadas a distinto nivel. La mediana, en estos tramos, debe reducirse al mínimo imprescindible.

Con relación a las medidas preventivas por posibles afecciones al Patrimonio Arqueológico, las actuaciones planteadas deberán realizarse en coordinación con el Órgano competente de la Comunidad Autónoma afectada.

10. *Plan de vigilancia ambiental.*—El estudio de impacto ambiental recoge las directrices del programa de vigilancia ambiental, que se incorporará al proyecto constructivo, para el seguimiento y control de los impactos y la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental. Asimismo, se propondrán nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o las medidas correctoras propuestas son insuficientes.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del plan 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 dichas medidas.

11. *Conclusión.*—El estudio de impacto ambiental, objeto de esta declaración, resuelve satisfactoriamente los puntos más delicados de este proyecto. En el caso del LIC «Yesos de Barbastro», la alternativa elegida finalmente (con la conformidad del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón) atraviesa dicho espacio protegido utilizando el mismo corredor que la carretera actual, afectando fundamentalmente a zonas de cultivos, pero no a los hábitats prioritarios y valores ecológicos por los que se protege este entorno gipsícola.

En cuanto a los posibles efectos negativos sobre la especie de fauna más emblemática del ámbito de estudio, el quebrantahuesos, cabe señalar

larse que en el estudio de impacto ambiental no se prevé afección negativa al no atravesar ninguno de los espacios catalogados de protección para las aves (ZEPAs e IBAs) ni tener ninguna prueba de la existencia de puntos de nidificación en el entorno inmediato de la futura autovía. El último punto importante a tener en cuenta, la afección al río Noguera Ribargozana, queda minimizada al discurrir la nueva carretera, en la mayor parte del valle, junto a la carretera N-230. Además, el diseño de una adecuada red de drenaje, con los viaductos previstos, asegurará el buen funcionamiento hidrológico y la permeabilidad territorial de la cuenca vertiente, aplicando en todo caso las medidas que eviten efectos negativos sobre la calidad de las aguas y el ecosistema fluvial.

Como ya se señaló en el apartado de tramitación, la condición de autovía sólo afectará al tramo Lleida-Sopeira, mientras que el tramo Sopeira-Túnel de Viella tendrá características de carretera convencional.

Debido a dicho cambio en la tipología de la carretera, el nuevo estudio informativo para el tramo Sopeira-Túnel de Viella contemplará nuevas alternativas, entre ellas la de la mejora del trazado de la actual N-230 donde sea posible. Dadas las importantes implicaciones ambientales de este segundo tramo, se deberá incluir un detallado estudio de impacto ambiental donde se recoja un profundo estudio sobre la afección a los espacios protegidos de la Red Natura 2000, así como a las IBAs, haciendo especial hincapié en los posibles efectos negativos sobre el quebrantahuesos y avifauna en general, la nutria y el desmán de los pirineos. En este sentido, se deberá consultar a los organismos ambientales de Aragón y Cataluña, al Instituto Pirenaico de Ecología, a la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos y a SEO/BirdLife entre otros, para que puedan emitir las recomendaciones oportunas.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 27 de marzo de 2006 formula, únicamente a efectos ambientales, la declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Autovía A-14 Lleida-Frontera Francesa. Tramo: Lleida-Túnel de Viella», y exclusivamente para el tramo en autovía Lleida-Sopeira, concluyendo que en el trazado definido por las alternativas 1C, 1D, 2A, 2D, 2F, 3A, 4A, 4D y 5E no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor, tanto en el estudio de impacto ambiental, en la documentación complementaria y en las condiciones específicas aquí recogidas.

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, y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 28 de marzo de 2006.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Análisis de las alternativas

Subtramo 1.1: La alternativa 1A y 1C tienen su comienzo en la variante de la N-II en Lleida, al oeste de la N-230. La alternativa 1A discurre hacia el norte dejando, a partir del municipio de Alguaire, la N-230 a su izquierda, mientras que la 1C transcurre casi paralela a la N-230, a unos 2 Km. al oeste de ésta.

Subtramo 1.2: Las alternativas 1F y 1D aprovechan el eje de la N-230 a su paso por el espacio protegido de los «Yesos de Barbastro», mientras que la alternativa 1B ajusta su trazado realizando un rodeo por el norte que evite la inclusión en dicho espacio. La 1E resuelve el paso mediante un túnel.

Subtramo 2.1: En este subtramo, las alternativas 2A y 2B discurren por el trazado de la N-230 entre los municipios de Baells y Nacha, no existiendo diferencias significativas de trazado entre ambas.

Subtramo 2.2: Las alternativas 2C y 2D siguen la N-230, excepto a la altura del municipio de Saganta donde la 2C deja a la izquierda dicha carretera por unos 3 Km.

Subtramo 2.3: Las soluciones 2E y 2F transcurren con pequeñas modificaciones entre ellas siguiendo el eje de la N-230

Subtramo 3.1: En esta zona la alternativa 3C se ajusta a la N-230, mientras que la 3A y 3B transcurren de forma parecida por la izquierda de la actual carretera, alejándose del núcleo urbano de Tolva.

Subtramo 4.1: Tanto la alternativa 4A como la 4B discurren tan cerca de la N-230 como es posible, manteniendo su traza al norte y posteriormente al oeste de la carretera actual. En el caso de la 4A, se resuelve la bajada a Puente de Montañana siguiendo el Barranco de Valfora, bordeando por el sur, mediante un túnel de 500 m de longitud, el yacimiento de Santas Creus, para girar después hacia el norte dejando al este tanto la N-230 como el río Noguera Ribargozana. La alternativa 4B acorta el recorrido de la 4A bordeando por el norte el yacimiento antes mencionado, atravesando las cotas de Les Collades mediante un túnel de 740 m.

Subtramo 4.2: El trazado de la alternativa 4C discurre por el fondo de valle del Noguera Ribargozana, de forma paralela a dicho río cruzándolo en varias ocasiones mediante distintos viaductos. Esta solución deja en la mayor parte de su recorrido la N-230 al este, manteniéndose ésta operativa tanto en la fase obra como en la explotación. En el caso de 4D, ésta discurre prácticamente por la traza de la N-230, dejando inoperativa dicha carretera.

Subtramo 5.1: La tres alternativas contempladas avanzan con rumbo sur-norte por el valle del Noguera Ribargozana, comenzando su trazado entre la localidad de Arén y la N-230, evitando el yacimiento de huellas de dinosaurio próximo al Pont d'Orrit, mediante un túnel de unos 300 m. La alternativa 5A gira hacia el noreste para atravesar el río y discurrir por la margen oriental del valle en unos 3 Km., posteriormente vuelve a cruzar el río, discurriendo a partir de ahí por la traza de la N-230. En el caso de las alternativas 5B y 5E, después del paso de los yacimientos, sus trazados se adosan a la N-230 hasta la altura de Sopeira, existiendo pequeñas modificaciones entre ellas.

