

**11569** RESOLUCIÓN de 25 de abril de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Autovía A-26 Figueres-Olot. Tramo: Figueres-Besalú», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

### 1. Objeto, justificación y localización del proyecto

El proyecto tiene como objeto la conversión en autovía del trazado que describe la actual carretera N-260, correspondiente al tramo Figueres-Besalú, dentro del denominado Eje Pirenaico que comunica los núcleos de Figueres y Olot, y la cual pasará a denominarse Autovía A-26. El proyecto pretende dar solución a los futuros problemas de tráfico que se prevén en la carretera N-260.

Los datos técnicos más relevantes son los siguientes:

Localización	Enlaces y túneles	Puentes y viaductos	Velocidad de proyecto	Número de pasos superiores	Número de pasos inferiores
Parte 1 (Besalú-navata).	5 enlaces: Maià de Monacal, Queixàs 1, Queixàs 2, Cabanelles y Navata-oeste.	4: Clot de Sant Prim, riera de Turbany, viaducto de Can Gummà y riera d'Alguema.	100 km/h	10 p.s.	2 p.i.
Parte 2 (Navata-figueres).	5 enlaces: Navata-este, Avinyonet, N-II Avinyonet, Figueres-norte y Figueres-Peralada. 1 túnel: Sant Ferran.	1: Río Manol.	100 km/h	11 p.s.	3 p.i.

### 3. Descripción del medio

El área de estudio se localiza en la montaña media ampurdanesa de la vertiente meridional de los Pirineos orientales, desde la llanura del Alt Empordà hasta la comarca de La Garrotxa. Desde un punto de vista hidrológico, la zona pertenece a las cuencas hidrográficas del río Muga, al nordeste, y del río Fluvià, al sur y suroeste.

El mosaico vegetal que caracteriza la zona de estudio está dominado por un terreno forestal con cultivos intercalados. La superficie forestal predomina entre el municipio de Besalú y la riera d'Alguema, y los terrenos agrícolas en la zona del trazado entre los municipios de Navata y Figueres.

En cuanto a las formaciones vegetales existentes en la primera parte de la zona de estudio predominan los bosques de encina (*Quercus ilex* subsp. *ilex*), junto a la cual aparecen dispersas coníferas como el pino carrasco (*Pinus halepensis*) formando bosques mixtos, y el pino piñonero (*Pinus pinea*). En la zona sureste del área de estudio predominan los pinares de pino carrasco. Las formaciones arbustivas están dominadas por las «brolles» y la garriga, con coscojas (*Quercus coccifera*), brezos (*Erica* sp.), jaras (*Cistus* sp.) y romero (*Rosmarinus officinalis*). Los cursos de agua presentan en su mayoría una gran representación de vegetación de ribera caracterizada por la presencia de alisedas (*Alnus glutinosa*), olmedas (*Ulmus* sp.), choperas (*Populus* sp.), herbazales, junqueras y cañizares. Los cultivos, que ocupan la gran parte de la superficie del área este afectada por el corredor, están representados por cereales, de secano y regadío, frutales y huertos, cerca de los ríos y pueblos de la zona.

Respecto a la fauna, contiene buena parte de las especies herpetológicas de Cataluña, asimismo, tanto aves como mamíferos, presentan gran diversidad de especies asociadas a ambientes acuáticos y ribereños, asociadas a terrenos forestales poco antropizados o a los cultivos. La zona de actuación incluye numerosas especies protegidas como el águila-azor perdicera (*Hieraetus fasciatus*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y nutria (*Lutra lutra*).

Asimismo, en la zona definida entre Besalú y la riera d'Alguema se encuentran hábitats naturales de interés comunitario consistentes en «encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*» de código 9340, y «bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*» de código 92A0. Presenta áreas de interés por su papel como corredores de fauna, y áreas de conectividad faunística entre sierras tales como el «corredor de la Alta Garrotxa a Banyoles» y el «corredor de la Alta Garrotxa y cabecera de la Muga a la llanura del Alt Empordà».

En la zona de estudio destacan los siguientes elementos singulares del paisaje: el núcleo histórico de Besalú y los encinares de Sant Ferriol, el paisaje de Queixàs y su entorno de campos entre bosques de encina y pino carrasco, los meandros e isletas del río Fluvià, y los espacios agrícolas de Navata, Ordis y Borrassà. Se han diferenciado dos puntos de interés geológico, consistentes en la dolina del Estany del Racó, situada junto a la

El área de estudio se sitúa en las comarcas de La Garrotxa, el Pla de l'Estany y el Alt Empordà, entre las poblaciones de Besalú y Figueres, en la provincia de Girona.

### 2. Descripción del proyecto

El estudio informativo de la «Autovía A-26 Figueres-Olot. Tramo: Figueres-Besalú» se encuentra comprendido en el epígrafe 3.º del apartado a), dentro del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

Se proyecta la transformación en autovía de la carretera N-260 entre los pp.kk. 61,400 y 33,500, en una franja de unos 30 km de longitud, que corresponden al tramo de carretera que une la salida de Figueres y la entrada de Besalú. El estudio informativo se ha dividido en dos partes: la Parte 1, que corresponde al subtramo entre Besalú y Navata, y la Parte 2, que corresponde al subtramo entre Navata y el este de Figueres.

urbanización de Besalú, y un yacimiento paleontológico al sur de la N-260, entre las poblaciones de Avinyonet de Puigventós y Vilafant. Asimismo, dos vías pecuarias atraviesan la zona de estudio, la ruta de trashumancia de Besalú a Crespià y la ruta de Besalú a Lladó, viéndose interceptada esta última por la Parte 1 de la ampliación de la N-260.

### 4. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCyEA) se inició con fecha 11 de marzo de 2002. Con fecha de 15 de marzo de 2002, se inicia el trámite de consultas previas. El resultado de las consultas realizadas por la DGCyEA, se trasladó al promotor el 10 de junio de 2002. La información pública del estudio informativo y estudio de impacto ambiental se publicó el 13 de marzo de 2004 en el Boletín Oficial del Estado núm. 63. Transcurrido el plazo de información pública, con fecha 4 de noviembre de 2004, tiene entrada en la DGCyEA el estudio de impacto ambiental y la documentación generada en la información pública.

### 5. Análisis del proceso de evaluación

#### 5.a. Fase de consultas; impactos significativos iniciales.

En la tabla adjunta se han recogido todos los organismos consultados, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria resumen:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza . . . . .	
Delegación del Gobierno en Cataluña . . . . .	
Subdelegación del Gobierno en Girona . . . . .	
Agencia Catalana del Agua Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña . . . . .	X
Dirección General de Carreteras Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña . . . . .	X
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña . . . . .	X
Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico. Departamento de Medio Ambiente de La Generalitat de Cataluña . . . . .	X
Diputación Provincial de Girona . . . . .	
Instituto Geológico y Minero de España . . . . .	
Cátedra de Ecología Universidad de Barcelona . . . . .	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Cátedra de Geología Dinámica y Paleontología. Universidad de Barcelona	
Departamento de Ciencias Ambientales. Universidad de Girona	
Departamento de Ecología (Barcelona)	
A.D.E.N.A.	
Ecologistas en Acción	
Greenpeace	
S.E.O.	
Sociedad Conservación Vertebrados (Scv) (Madrid)	
Adenc (Barcelona)	
Depana	
Fundación Ecomediterránea	
Asociación Española de Evaluación Ambiental	X
Fundación Carles Pi I Suñer de Estudis Autonomics	
Fundación Cidob	
Fundación Roca Gales	
Ayuntamiento de Peralada (Girona)	
Ayuntamiento de Cabanes (Girona)	
Ayuntamiento de Vilabertran (Girona)	
Ayuntamiento de Vilasacra (Girona)	
Ayuntamiento de Vilamalla (Girona)	
Ayuntamiento de El Far D'Empordà (Girona)	
Ayuntamiento de Fortia (Girona)	
Ayuntamiento de Figueras (Girona)	X
Ayuntamiento de Santa Llogaia D'Alguema (Girona)	
Ayuntamiento de Vilafant (Girona)	X
Ayuntamiento de Borrassa (Girona)	
Ayuntamiento de Avinyonet de Puigventès (Girona)	X
Ayuntamiento de Pont de Molins (Girona)	
Ayuntamiento de Llers (Girona)	
Ayuntamiento de Pont de Molins (Girona)	
Ayuntamiento de Llers (Girona)	
Ayuntamiento de Vilanant (Girona)	
Ayuntamiento de Navata (Girona)	
Ayuntamiento de Ordís (Girona)	
Ayuntamiento de Pontós (Girona)	X
Ayuntamiento de Cistella (Girona)	
Ayuntamiento de Lladó (Girona)	
Ayuntamiento de Cabanelles (Girona)	
Ayuntamiento de Crespià (Girona)	
Ayuntamiento de Esponellà (Girona)	
Ayuntamiento de Serinyà (Girona)	
Ayuntamiento de Sant Miquel de Campmajor (Girona)	
Ayuntamiento de Vilademuls (Girona)	
Ayuntamiento de Beuda (Girona)	
Ayuntamiento de Maia de Montcal (Girona)	
Ayuntamiento de Sant Ferriol (Girona)	
Ayuntamiento de Besalú (Girona)	
Consejo Comarcal del Alt Empordà (Girona)	
Consejo Comarcal de La Garrotxa (Girona)	
Consejo Comarcal del Pla de L'Estany (Girona)	

Los principales impactos detectados en la fase de consultas previas fueron los siguientes:

Afección debida a la fragmentación del territorio y afecciones sinérgicas debido a la presencia de otras infraestructuras lineales, tanto existentes como pendientes de construcción.

Afecciones sobre la vegetación: se ha de garantizar la continuidad de las masas boscosas o zonas abiertas, y de las áreas de interés para la conectividad biológica. Estudio de afecciones a las zonas protegidas o catalogadas (como hábitats naturales de interés comunitario) y a la vegetación de ribera. Aplicación del Decreto 130/1998, de 12 de mayo, en relación a la prevención de incendios forestales.

Impactos sobre la fauna: haciendo especial hincapié sobre las especies protegidas por la legislación, tanto a nivel estatal como autonómico, aplicando lo dispuesto en el Decreto 282/1994, de 29 de septiembre, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del Quebrantahuesos en Cataluña.

Afección sobre los cursos de agua existentes en la zona, sobre todo aquellos que tengan especial interés conector. Impactos generados sobre el río Manol y el humedal de Mas Margall.

Afecciones por ruido debido al incremento del tránsito de vehículos.

Afección a yacimientos arqueológicos catalogados u otros elementos patrimoniales.

Estas afecciones aparecen reflejadas en las respuestas de las consultas efectuadas a la Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico, y la Dirección General de Patrimonio Cultural, ambas de la Generalitat de Cataluña, la Agencia Catalana del Agua, la Associació Naturalistes de Girona y a diversos ayuntamientos afectados.

5.b.1 Análisis de impactos significativos y medidas correctoras incluidas en el estudio de impacto ambiental.

Tomando en consideración las sugerencias realizadas durante el periodo de consultas, el estudio de impacto ambiental analiza los impactos significativos generados, y aporta las medidas preventivas y correctoras, que se exponen a continuación.

Afección sobre el suelo:

Los impactos que pueden producirse en mayor o menor grado sobre el suelo para todas las alternativas de cada tramo consisten en su ocupación definitiva y permanente, el aumento del riesgo de erosión e inestabilidad producida por la alteración de la geotecnia de los terrenos en la creación de los taludes y otras infraestructuras, tales como cimentaciones de viaductos y obras de fábrica singulares; y la creación de canteras, préstamos y vertederos.

El estudio de impacto ambiental define, entre otras, una serie de medidas consistentes en utilizar como zonas de préstamo extracciones a cielo abierto debidamente legalizadas o, si no existiesen en las cercanías, en lugares de mínima afección ecológica y paisajística; y para los terraplenes, se proyectarán los taludes con pendiente 3H:2V que permitirán la restauración vegetal, mientras que en aquellos desmontes en los que no se pueda adoptar una pendiente  $\geq 2H:3V$ , se tomará 3H:2V, que permite su restauración.

Afección sobre la vegetación:

Los impactos que se generan sobre la vegetación para todas las alternativas, definidos en el estudio de impacto ambiental, consisten en la pérdida de comunidades vegetales, sobre todo en terrenos forestales; en la afección a elementos florísticos o comunidades consideradas de mayor interés, como la vegetación de ribera; y el riesgo de incendios forestales.

Los elementos florísticos de mayor interés existen en los puntos en los cuales la traza de las alternativas cruza los cursos de agua, y por tanto, con presencia de vegetación de ribera. Las cuatro alternativas propuestas en la Parte 1 (Besalú-Navata) cruzan la riera d'Alguema en el mismo punto afectado por la actual N-260, y considerada de importancia por la presencia del hábitat de interés comunitario, no prioritario, denominado «bosques de galería de Salix alba y Populus alba» (92A0). En la Parte 2, el trazado de las alternativas atraviesa bosques mixtos de pino carrasco (*Pinus halepensis*) y encina (*Quercus ilex* subsp. *Ilex*) y vegetación de ribera, así como zonas con riesgo de incendio moderado, pero bajo túnel lo que supone no aumentar el riesgo de incendio en la zona.

Para minimizar la afección sobre la vegetación, el estudio de impacto ambiental plantea entre otras, la restauración vegetal de las zonas afectadas, siempre con especies autóctonas, y la adopción de las medidas preventivas necesarias para minimizar el riesgo de incendio forestal en los tramos donde la carretera limita con superficies forestales, y que consisten en:

1. Definir una zona de seguridad, que consistirá en una franja de terreno libre de vegetación arbustiva, herbácea seca y de restos vegetales secos. En cuanto a la vegetación arbórea, se evitará la continuidad entre las copas de los árboles de ambos lados de la vía, ni las de la masa forestal colindante, y se mantendrán a una distancia de 1 m a partir del extremo exterior de la calzada. Se realizará una siega de la vegetación herbácea, una tala de la vegetación arbustiva y el aclareo de los árboles para evitar la continuidad horizontal de las copas. Los restos procedentes de estos trabajos, junto con los restos vegetales muertos, no se dejarán en la zona de seguridad, excepto cuando se triture en trozos de tamaño inferior a 5 cm.

2. Definir una zona de protección formada por una masa arbórea y/o arbustiva que evite la continuidad vertical entre los estratos arbustivo y arbóreo. El mantenimiento de esta zona de 2 m, a partir de la línea externa de la zona de seguridad, comportará trabajos de tala, corta y poda de la vegetación arbustiva y arbórea para evitar la continuidad vertical y horizontal, así como el contacto entre los dos estratos de vegetación.

Afección sobre la fauna:

Durante la fase de construcción, los impactos sobre la fauna van asociados a las molestias producidas por el movimiento de maquinaria, el ruido, etc., es un impacto temporal pero que puede ser importante si se produce durante las épocas de cría y nidificación de las especies más sensibles.

En la fase de explotación, los principales impactos serán la pérdida de hábitats faunísticos de interés, tanto forestales como acuáticos, y la degradación de los mismos a consecuencia del aprovechamiento del corredor definitivo.

En la Parte 1, Besalú-Navata, las cuatro alternativas atraviesan cuatro áreas de interés faunístico: la zona de corredor transversal entre los espacios del PEIN de Alta Garrotxa y Banyoles, el curso fluvial de la riera d'Alguema y la zona de conectividad faunística entre la Alta Garrotxa y Aiguamolls de l'Alt Empordà. El mayor aprovechamiento del corredor de la N-260 ya existente determina que la alternativa seleccionada es la que produce un impacto menor sobre los corredores faunísticos. En la Parte 2, Navata-Figuerales, las alternativas atraviesan varias áreas de interés faunístico, el curso fluvial del río Manol y de la riera d'Alguema, la zona de corredor transversal entre los espacios de interés de la Alta Garrotxa y el Pla de l'Alt Empordà, y dos áreas de especial interés por la conexión biológica. Las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental consisten en:

Limitar los trabajos de piconaje y voladuras durante las obras, que afecten a la fauna existente, sobre todo en épocas de mayor sensibilidad (nidificación y cría), de mayo a octubre.

Las obras de emboquillaje del túnel y desmonte en roca deberán ejecutarse fuera de la época de cría de estas especies (de mayo a octubre).

En el caso de la nutria (*Lutra lutra*), se deben conservar los cauces fluviales y la vegetación de ribera, así como evitar los vertidos contaminantes a los cauces de agua superficiales.

Adaptar como pasos de fauna las obras de drenaje y viaductos a construir sobre los cursos de agua existentes, pasos superiores e inferiores, e incluso la construcción de un paso específico para fauna en las zonas que actúen como corredores faunísticos. En la parte 1 se considera acondicionar 7 pasos superiores o inferiores para el paso de fauna, 10 obras de drenaje, 2 viaductos y la construcción de un paso específico para fauna. En la parte 2 se considera acondicionar 2 obras de drenaje, 1 viaducto y la construcción de un paso específico para fauna.

#### Afección sobre el medio hídrico:

Los impactos que se generan sobre el medio hídrico consisten en: la interrupción o alteración de los flujos de agua interceptados por las distintas alternativas, la contaminación de las corrientes superficiales y acuíferos subterráneos debida a la alteración de la calidad de las aguas, y la pérdida de su capacidad de autodepuración.

Para minimizar el impacto del proyecto sobre las aguas, el estudio de impacto ambiental propone, entre otras, las siguientes medidas correctoras:

Situar el parque de maquinaria, los acopios de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico en zonas de mínimo riesgo de contaminación. Los vertidos de estas instalaciones, así como los derivados de la construcción del túnel y de otras obras que afecten al dominio público hidráulico, requerirán los tratamientos oportunos hasta alcanzar los límites establecidos en la normativa vigente, y si es necesario, las oportunas autorizaciones temporales de vertido de la Agencia Catalana del Agua.

En la fase de construcción, se procederá a la fabricación de balsas de decantación en la proximidad a las rieras, para evitar la contaminación coloidal de las aguas superficiales y posteriormente subterráneas, situándolas próximas al parque de obra y maquinaria.

#### Afección sobre el paisaje.

El trazado atraviesa las zonas de especial interés paisajístico de la zona de Queixàs, y los espacios agrícolas del sector de Navata, Ordís y Borrassà, desde el río Manol hasta la riera d'Alguema. En el estudio de impacto ambiental se consideran los distintos enlaces proyectados, ya que la ocupación de la vía es mucho mayor, y la creación de taludes de más de 15 metros de altura, como las acciones de mayor impacto visual sobre el medio. Como medidas correctoras en el estudio de impacto ambiental se propone:

Diseño adecuado de los taludes para facilitar su revegetación creando superficies en roca, lo más extendidas posible en terraplén y lo más vertical posible en desmonte, para minimizar la superficie afectada.

La restauración adecuada de los taludes y terraplenes creados, y de las superficies adyacentes a la obra, mediante la plantación de especies de vegetación autóctona de la zona, preferentemente poco inflamables, siembra y/o hidrosiembra, previo extendido de tierra.

#### Afección sobre el ambiente sonoro:

La generación de ruidos en la fase de construcción será de carácter acusado en las zonas donde se produzcan voladuras o cortes en roca, o bien debido al paso de maquinaria. El impacto será más acusado en aquellas zonas donde los niveles sonoros sean bajos, pero será un impacto temporal.

En la fase de explotación, se prevé mantener unos objetivos de calidad sonora mediante la implantación de pantallas acústicas. En la alternativa seleccionada se ha calculado la necesidad de 3.560 m de apantallamiento acústico en distintos puntos críticos sonoros. Los objetivos de calidad recogidos en el estudio de impacto ambiental consisten en:

Mantener unos umbrales (en decibelios) que no sobrepasen un nivel sonoro equivalente (Leq) consistente en: Leq (7h-22h) de 65 dB (A) y un Leq (22h-7h) de 55 dB (A), medidos a 2 metros frente a las fachadas de los edificios habitados cercanos, durante el funcionamiento de la infraestructura.

En los enlaces, los cruces y las convergencias de infraestructuras viarias, donde el ruido de fondo ambiental supere los límites de inmisión definidos como objetivo, los niveles de ruido podrán incrementarse hasta 3 dB (A) sobre el estado acústico inicial.

#### Afección sobre el patrimonio cultural:

El estudio de impacto ambiental señala que se afecta directamente a varios elementos del patrimonio cultural en zonas donde el trazado se encuentra a una distancia menor de 20 metros de ellos; y de forma indirecta, debido a las implicaciones que supone la presencia de la traza, se afectará al Castell de Navata. Asimismo, se afecta a un yacimiento arqueológico, La Font del Vilar (Urbanización Torre Mas Pau). Se afirma que se cumplirá con lo establecido en el Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico de la Generalitat de Cataluña.

Otras medidas definidas en el estudio de impacto ambiental consistirán en un seguimiento durante las obras, sobre todo durante los movimientos de tierras, para vigilar la aparición de elementos o yacimientos no catalogados, y así poder identificarlos, clasificarlos e informar a la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña. Asimismo, se deberá cumplir con el Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico de la Generalitat de Cataluña.

En la vía pecuaria existente entre Besalú y la Vall d'en Bas, se procederá a la adaptación de las obras de fábrica para el paso del ganado y rebaños, y así garantizar la conexión de la vía pecuaria a ambos lados de la nueva infraestructura.

#### 5.b.2 Tratamiento del análisis de alternativas: selección de alternativa.

La Parte 1 corresponde al subtramo entre Besalú y Navata, y en ella se describen cuatro alternativas que se diferencian en función de un distinto grado de aprovechamiento de la carretera actual N-260. El origen de este tramo se encuentra en el kilómetro 61,400 de la N-260, definido como p.k. 1+000 del nuevo trazado. Las alternativas que forman parte de este tramo se describen en la tabla adjunta.

Parte 1 (Besalú-Navata) Alternativas	Longitud (m)	Descripción del trazado
Alternativa 1.	14.200	Discurre entre el origen del tramo (p.k. 1+000) y la variante norte de Navata (p.k. 11+000); en el km 49,700 de la N-260, el trazado sigue la carretera N-260, desdoblándola salvo pequeñas rectificaciones de trazado. Desde el p.k. 11+000, el trazado abandona la N-260 y se inicia la variante de Navata por el norte, rodeando el Residencial Torremirona hasta el final del tramo en el p.k. 15+200.
Alternativa 2.	14.193	Su trazado coincide con el de la alternativa 1 entre los p.k. 1+000 y 5+000. Entre el p.k. 5+000 y el p.k. 10+320, se proyecta un trazado en variante paralelo a la actual N-260. Entre este punto y el final del tramo, el trazado coincide con el de la alternativa 1.
Alternativa 3.	15.355	Entre el p.k. 1+000 y el p.k. 8+800 (Km 54,600 de la N-260) se proyecta un nuevo trazado en variante, al sur de la actual N-260, siguiendo en parte el valle del Fluvià. Entre este punto y el final del tramo, el trazado coincide con el de la alternativa 1.
Alternativa 4.	15.336	Entre el p.k. 1+000 y el p.k. 7+460 el trazado es igual al de la alternativa 3. Entre el p.k. 7+460 y el p.k. 8+295 se proyecta un trazado en variante paralelo a la actual N-260. Por último, entre este punto y el final del tramo, el trazado coincide con la alternativa 2.

La Parte 2 corresponde al subtramo entre Navata y el este de Figueres, y comprende la variante de la carretera N-260 en Figueres. Las alternativas estudiadas en esta parte, se complementan con las que figuran en el tramo 3 del estudio informativo EI-1-GI-06, que se refiere a la autovía A-2,

entre Girona y la frontera francesa. Se definen seis alternativas que discurren al norte de Figueres y tres alternativas al sur. El origen de este tramo se encuentra en el km 15+200, que corresponde al final de la alternativa 1 de la Parte 1.

Parte 2 (Navata-Figueres) Alternativas	Longitud (m)	Descripción del trazado
Alternativa 1.	9.610	Entre el origen de la alternativa, el p.k. 15+200 y el p.k. 16+500, se completa la variante de Navata hasta alcanzar la N-260. A continuación, entre el p.k. 16+500 y el p.k. 19+400 se proyecta un trazado en variante paralelo a la actual N-260 y en el p.k. 19+400 se proyecta el enlace de Avinyonet y se conecta con la actual N-260. La parte final de este tramo corresponde a la conexión con el trazado propuesto en el estudio informativo EI-1-GI-06, correspondiente a la alternativa oeste de Figueres. La conexión con esta alternativa se denomina Enlace N-II-Avinyonet.
Alternativa 2.	10.385	Su trazado coincide con la alternativa 1 entre el origen, el p.k. 15+200, y el p.k. 19+400. Desde el enlace de Avinyonet y hasta el enlace Figueres-Norte su trazado es coincidente con el que figura en el estudio EI-1-GI-06 para la alternativa oeste. Se diseña un túnel de 1.100 m de longitud bajo la carretera GIP-5106 y la autopista AP-7, al norte del Castillo de Sant Ferran, del cual recibe su nombre.
Alternativa 3.	11.455	La continuidad del itinerario de la N-260 se superpone al tramo de la alternativa desdoblamiento de la N-II, comprendido entre los enlaces N-II-Vilabertran 1 y Figueres-Este, en una longitud aproximada de 2 km. Su trazado coincide con la alternativa 2 entre el origen, p.k. 15+200, y el enlace Figueres-Norte. Desde el enlace Figueres-Norte el trazado continúa hasta empalmar con el de la alternativa 3-este del estudio EI-1-GI-06 (enlace N-II-Vilabertran 2), siguiendo dicha vía hasta el enlace Figueres-Este.
Alternativa 4.	7.900	Desde el origen, p.k. 15+200, el trazado continúa en dirección sur, cruzando la N-260 (enlace Navata-Este) y siguiendo el trazado de una nueva carretera en ejecución (GIV-5126). El trazado finaliza al llegar al cruce con la alternativa 4-desdoblamiento del estudio EI-1-GI-06, al sur de Figueres.
Alternativa 5.	7.450	Su trazado coincide con la alternativa 4 entre el origen, p.k. 15+200, y el p.k. 20+100 (enlace Ordís-Borrassa). En el p. k. 20+300, se desvía hacia el sur, finalizando al llegar al cruce con la alternativa 3-este del estudio EI-1-GI-06, a la altura de la intersección con la GIV-6226 (enlace N-II-Garrigas).
Alternativa 6.	7.900	El trazado de esta alternativa es idéntico al de la alternativa 4, excepto que el mismo finaliza al cruzar con la alternativa 6-oeste B-80 del estudio EI-1-GI-06 poco antes de llegar a la AP-7 (enlace Vilamorell).
Alternativa 7. (Ampliación de la AP-7).	12.150	Su trazado coincide con la alternativa 1 entre el origen, p.k. 15+200, y el p.k. 19+400. A partir del enlace de Avinyonet el trazado se desvía al norte de la N-260 hasta empalmar con el trazado de la alternativa 7 del estudio EI-1-GI-06 (enlace Estación). Después de seguir el recorrido por esta variante (incluido en esta alternativa), llega al enlace Figueres-Castillo, en el que se desvía hacia el este para conectar con el enlace Figueres-Norte, coincidente con el proyectado en la alternativa 1. Desde el enlace Figueres-Norte hasta el final (enlace Figueres-Peralada) el trazado es coincidente con el proyectado en la alternativa 1.
Alternativa 8.	9.750	Su trazado coincide con la alternativa 1 entre el origen, p.k. 15+200, y el p.k. 19+400. A partir del enlace de Avinyonet el trazado se desvía al norte de la N-260 hasta empalmar con el trazado de la alternativa 8-Oeste A-80 del estudio EI-1-GI-06 (enlace N-II-Avinyonet). Después de seguir el recorrido por esta variante (excluido de esta alternativa), llega al enlace Figueres-Norte. Desde el enlace Figueres-Norte hasta el final (enlace Figueres-Peralada) el trazado es coincidente con el proyectado en la alternativa 1.
Alternativa 9.	11.710	Su trazado coincide con la alternativa 1 entre el origen, p.k. 15+200, y el p.k. 19+400. A partir del enlace de Avinyonet el trazado se desvía al norte de la N-260 hasta empalmar con el trazado de la alternativa 9-Oeste B del estudio EI-1-GI-06 (enlace N-II-Avinyonet). Después de seguir el recorrido por esta variante (incluido en esta alternativa), llega al enlace Castillo, en el que se desvía al este hasta alcanzar el enlace Figueres-Norte. Desde el enlace Figueres-Norte hasta el final (enlace Figueres-Peralada) el trazado es coincidente con el proyectado en la alternativa 1.

La opción seleccionada en la Parte 1 (Besalú-Navata), es la alternativa 2, que consiste en proyectar una autovía paralela a la actual N-260, entre Besalú y Navata (con excepción de la variante de Navata). En la Parte 2 (Navata-Figueres), la opción seleccionada es la alternativa 1, que corresponde con la variante norte de la N-260, conjugada con la variante oeste de la N-II y superpuestas en un tramo de la variante Figueres, que tiene la singularidad del túnel de Sant Ferran situado al norte del Castillo del mismo nombre. En el estudio informativo se justifica que ambas son las más adecuadas por alcanzar la mayor puntuación en el análisis multicriterio, en un análisis de sensibilidad y otro de robustez elaborados en dicho documento por el promotor.

Respecto a la selección de alternativas, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, considerando la información aportada por el promotor y las alegaciones presentadas durante la información pública, concluye que la opción más favorable ambientalmente en la Parte 1, es la alternativa 1, y en la Parte 2, la alternativa 7. No obstante, considerando los argumentos expuestos por el promotor, tanto en el estudio informativo como en el informe de contestación a las alegaciones presentadas durante la fase de información pública, se considera también viable las alternativas propuestas por el promotor, consistentes en la alternativa 2 en la Parte 1 y la alternativa 1 en la Parte 2. Respecto al desarrollo, en la parte final del tramo Navata-Figueres, de la alternativa 2 en lugar de la anterior alternativa 1, se considera que esa alternativa, al aprovechar en mayor medida las actuales N-II y N-260 supone una menor ocupación del territorio y por lo tanto una mejora ambiental respecto a lo previsto en la alternativa 1.

##### 5.c. Fase de información pública.

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 562 alegaciones. Las más significativas ambientalmente se exponen a continuación.

La Dirección General de Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña redacta un informe conjunto sobre los estudios informativos «Autovía A-2 del nordeste. Tramo: Girona-frontera francesa» y «Autovía A-26 Figueres-Olot. Tramo Figueres-Besalú», en el que justifica no poder tomar decisiones de forma separada en ambos proyectos, y establece que para la Parte 1 (Besalú-Navata), la alternativa 1, consistente en el desdoblamiento de la actual N-260, supone la alternativa con menor impacto ambiental al aprovechar las infraestructuras existentes, la alternativa 2, supone mayores impactos ambientales debido a que las dimensiones de las obras asociadas son mayores. Para la Parte 2 (Navata-Figueres), esta Dirección General concluye que la alternativa 7 (tercer carril en la AP-7 y N-260 por el ramal norte) supone desde un punto de vista global, y a medio y a largo plazo, un impacto ambiental inferior al resto de las alternativas propuestas, por no afectar a los espacios de mayor valor ecológico, por aprovechar las infraestructuras existentes y por permitir la concentración de infraestructuras (Línea de Alta Velocidad), frente a la alternativa 1, seleccionada en el estudio informativo, la cual supone la construcción de un nuevo corredor, con poco aprovechamiento de las infraestructuras existentes. Asimismo incluye una serie de medidas correctoras generales consistentes en:

Abrir los desmontes con una pendiente superior a 3H:2V con el objetivo de revegetarlos total o parcialmente, adoptando una morfología similar a la de los taludes existentes en la AP-7.

En los vertederos, construcción de terraplenes de pendiente 3H:2V o inferior (según la topografía del terreno) y posterior revegetación.

Establecer las medidas correctoras y controles necesarios para minimizar el impacto sobre los hábitats actuales y potenciales de la nutria (*Lutra lutra*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y el pico menor (*Picoides minor*).

Realizar un estudio acústico de detalle con definición de los niveles de inmisión previstos en los receptores afectados, el diseño de medidas

correctoras necesarias y el nuevo nivel de inmisión, de acuerdo a la Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica.

En el informe de contestación a las alegaciones, el promotor establece que la alternativa 1 de la Parte 1, no permite alcanzar la velocidad específica de 100 km/h para la autovía; aún así se afirma que es la que menor impacto produce. En cuanto a la alternativa 7, se afirma que no ha sido seleccionada por motivos funcionales. En cuanto a los impactos producidos sobre los hábitats de determinadas especies faunísticas y las medidas acústicas a adoptar, se afirma se estudiarán en el proyecto constructivo. Asimismo, se propone para la parte este de la variante de Figueres utilizar las actuales N-II y N-260, es decir, el trazado propuesto para la alternativa 2 sin desdoblamiento en la N-II, que aunque afirma supone pérdida de funcionalidad en el itinerario de la N-260, tiene las ventajas de una menor ocupación.

La Dirección General del Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña afirma que la autovía A-26 en el tramo seleccionado, no afecta a ningún bien cultural de interés nacional (BCIN) y la Dirección General de Desarrollo Rural de la Generalitat de Cataluña afirma que no se afecta a ninguna actuación prevista o a competencias del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca en la zona.

La Dirección General de Carreteras de la Generalitat de Cataluña en su alegación hace una valoración global positiva incidiendo en determinados aspectos que pueden contribuir a su mejora desde la perspectiva funcional, de adaptación topográfica y de reducción del impacto ambiental, frente a lo cual el promotor justifica y valora las modificaciones.

El Consell Comarcal de l'Alt Empordà, el Ayuntamiento de Cabanelles, la Institució Alt-Empordanesa per a la Defensa i Estudi de la Natura (IAE-DEN), el Grupo Izquierda Republicana de Cataluña de l'Alt Empordà y del Consistorio de Vilanant y la organización Salvem les Valls, inciden en la disconformidad al desdoblamiento de la actual N-260, frente a lo que el promotor responde que la Red General de Carreteras del Estado prevé la construcción de autovía Olot y Figueres que recibe el nombre de A-26.

La Unió de Pagesos de Cataluña alega la necesidad de eliminar las variantes de Navata y Vilabertran, para lo que el promotor responde en su informe que no es posible eliminarlas para el trazado seleccionado.

El Ayuntamiento de Figueres manifiesta su apoyo a las alternativas escogidas. Los Ayuntamientos de Navata y de Vilanant afirman su disconformidad con la solución proyectada para la variante de Navata, considerando que la única alternativa viable es el desdoblamiento de la actual N-260 (incluida la variante), el promotor afirma que en la Fase A del proyecto se desestimaron, por motivos medioambientales, los corredores que utilizaban la actual carretera y el corredor sur de Navata.

#### 6. Especificaciones para el seguimiento

El estudio de impacto ambiental contiene 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 mismo; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas.

El proyecto de construcción desarrollará el programa de vigilancia ambiental recogido en el estudio de impacto ambiental y deberá contemplar las fases de construcción y de explotación.

#### 7. Condiciones de protección ambiental específicas

Condiciones relativas a los hábitats naturales de interés comunitario:

El proyecto de construcción incluirá un estudio de detalle sobre la situación y extensión de los hábitats naturales de interés comunitario atravesados. En este estudio se definirán las medidas necesarias para

garantizar la mínima afección a los mismos, principalmente a los hábitats naturales de interés comunitario designados «encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*» (9340) y «bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*» (92A0) en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales, y de la fauna y flora silvestres.

Condiciones relativas a la fauna:

El proyecto de construcción incluirá un estudio específico de permeabilidad de la fauna, teniendo especial consideración en la afección que comporta el cruce de la infraestructura sobre el entorno de los corredores biológicos y cauces que actúan como tales, como el curso fluvial de la riera d'Alguema y el río Manol, y la zona de colectividad faunística entre la Alta Garrotxa y Aiguamolls de l'Alt Empordà.

Este estudio desarrollará y concluirá sobre los pasos de fauna considerados en el estudio de impacto ambiental, así como sobre otros dispositivos de protección de la fauna. En su caso, el estudio identificará aquellos drenajes de la actual N-260 que por sus dimensiones no pueden alcanzar la funcionalidad de paso de fauna y decidirá sobre su ampliación.

El diseño de los pasos de fauna, los dispositivos de escape, el vallado de la línea y las pantallas acústicas se hará de acuerdo con los criterios establecidos en el Documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» (2.º Borrador de 30 de mayo de 2005) de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, elaborado de acuerdo con la Acción COST 341 (1999-2003).

Asimismo, se establecerán las medidas y controles necesarios para minimizar el impacto sobre los hábitats actuales y potenciales de la nutria (*Lutra lutra*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y el pico menor (*Picoides minor*).

Condiciones relativas a préstamos y vertederos:

El estudio de impacto ambiental no incluye la ubicación de préstamos y vertederos, por lo que estas actuaciones no se consideran en la presente declaración de impacto ambiental.

#### 8. Conclusión

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 25 de abril de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo del proyecto de «Autovía A-26 Figueres-Olot. Tramo: Figueres-Besalú» concluyendo que la alternativa propuesta por el promotor compuesta por la alternativa 2 en la Parte 1 y la alternativa 1 en la Parte 2, excepto en la parte final donde se desarrolla una solución que aprovecha las actuales N-II y N-260, es viable ambientalmente por no observarse impactos adversos significativos, siempre y cuando se lleven a cabo los controles y medidas correctoras propuestos por el promotor en el estudio de impacto ambiental, las medidas aceptadas por éste, al dar respuesta a lo planteado en las alegaciones presentadas en el periodo de información pública, así como las condiciones recogidas en la presente declaración.

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, 25 de abril de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

