

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 11064** *Resolución de 24 de junio de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Aumento de capacidad de la Carretera N-II, tramo Orriols-La Jonquera, Puntos Kilométricos 734+000 a 772+000 (Girona), por modificación de las características de un proyecto autorizado».*

Antecedentes de hecho

Con fecha de 1 de octubre de 2021, tiene entrada en esta Dirección General, de este Ministerio, escrito de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Aumento de capacidad de la Carretera N-II, tramo Orriols-La Jonquera, Puntos Kilométricos 734+000 a 772+000 (Girona), por modificación de las características de un proyecto autorizado».

La carretera N-II, en el tramo objeto de este proyecto, es actualmente una carretera convencional con sección transversal de dos carriles de 3,50 m de ancho uno para cada sentido de circulación y arcén de 1,50 m, que discurre muy próxima a la autopista AP-7.

Con fecha 12 de julio de 2017 se publicó en el BOE núm. 165 la Resolución de 23 de junio de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental favorable (en adelante, DIA) del proyecto «Aumento de capacidad de la Carretera N-II, tramo Orriols-La Jonquera, Puntos Kilométricos 734+000 a 772+000».

Debido al vencimiento de la concesión de la AP-7, en el año 2021, esta infraestructura puede usarse libre de peaje por lo que se propone modificar el proyecto anterior adoptando unas soluciones diferentes a las evaluadas. El objeto del presente proyecto es, por tanto, dar solución a tres de los seis tramos en los que se dividió la actuación original.

En los tramos III y V las alternativas contempladas en la Declaración de Impacto Ambiental dejan de ser técnica y económicamente válidas y en el tramo IV el trazado corresponde a la solución contemplada en la Declaración de Impacto Ambiental, pero se modifica el viaducto sobre el río Manol y por tanto se incorpora el análisis del viaducto como modificación al condicionado de la DIA.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con fecha de 25 de octubre de 2021, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Consultados	Contestación
<i>Administración estatal</i>	
Delegación del Gobierno en Cataluña.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Girona.	No

Consultados	Contestación
D.G. de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. S.G. de Biodiversidad Terrestre y Marina. MITECO.	No
<i>Administración autonómica</i>	
Agencia Catalana del Agua. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya.	Sí
Agencia Catalana de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura. Generalitat de Catalunya.	No
D.G. de Carreteras. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya.	No
D.G. de Calidad Ambiental y Cambio Climático. SC. Acción Climática. Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural. Generalitat de Catalunya.	Sí
D.G. de Políticas Ambientales y Medio Natural. SC. Acción Climática. Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural. Generalitat de Catalunya.	Sí
D.G. de Transporte y Movilidad. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya.	No
D.G. de Planificació en Salut. Departamento de Salud. Generalitat de Catalunya.	Sí
D.G. de Protección Civil. Departamento de Interior. Generalitat de Catalunya.	No
D.G. de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura. Generalitat de Catalunya.	Sí
D.G. de Ecosistemas Forestales y Gestión del Medio. Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Generalitat de Catalunya.	No
D.G. de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento. Departamento de Interior. Generalitat de Catalunya.	No
D.G. de Ordenación Territorio y Urbanismo. Secretaria Territorio y Movilidad. Departamento de Vicepresidencia y Políticas Digitales y Territorio. Generalitat de Catalunya.	No
<i>Administración local</i>	
Diputación Provincial de Girona.	No
Ayuntamiento de Borrassà.	Sí
Ayuntamiento de Cabanes.	No
Ayuntamiento de Far d'Empordà (El).	No
Ayuntamiento de Figueres.	Sí
Ayuntamiento de Garrigàs.	No
Ayuntamiento de Llers.	No
Ayuntamiento de Pont de Molins.	No
Ayuntamiento de Santa Llogaia d'Àlguema.	No
Ayuntamiento de Vilamalla.	No
<i>Entidades</i>	
Ecologistas en Acción de Catalunya. Centre Civic Can Basté.	No
Associació de Naturalistes de Girona.	No
Institució Altempordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura - IEADEN.	No
Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA).	No

Consultados	Contestación
WWF/ADENA.	No
SEO/BirdLife.	No

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, con fecha 8 de marzo de 2022, se envió al promotor una solicitud de modificaciones al proyecto respecto a algunos aspectos a considerar como la afección lumínica, la afección acústica, la hidrología y el riesgo de inundaciones, los aparcamientos de emergencia, el paisaje y la revegetación. En respuesta a esa solicitud, con fecha 16 de marzo de 2022 el promotor manifiesta que, en relación a la totalidad de los aspectos indicados, se procederá a introducir las modificaciones oportunas en el proyecto de forma previa a su autorización con objeto de evitar posibles impactos ambientales.

Posteriormente, con fecha 11 de mayo de 2022, se recibe informe de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Generalitat de Cataluña y sus conclusiones se incluyen en esta Resolución para que se incorporen al proyecto antes de su autorización.

A continuación, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.^a del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto:

A continuación, se describen brevemente las soluciones propuestas para cada uno de los tramos del proyecto que son, en todo caso, de menor entidad y afectan a un ámbito espacial más reducido que las contempladas en el proyecto original.

El documento ambiental analiza dos alternativas para cada uno de los siguientes tramos:

Tramo	Nombre	Descripción	Alternativas analizadas	Alternativa seleccionada
Tramo III.	Bàscara -Variante de Figueres, conexión sur.	Nuevo enlace de la N-II con la AP-7 a su paso por Santa Llogaia d'Àlguema.	2.1 2.2	2.1
Tramo IV.	Variante de Figueres - Pont de Molins, Viaducto río Manol.	Desdoblamiento del viaducto de la N-II sobre el río Manol.	3.1 3.2	3.1
Tramo V.	Variante de Pont de Molins, conexión norte.	Nuevo enlace de la N-II con la AP-7 entre los TTMM de Figueres, Pont de Molins, Llers y Cabanes.	4.1 4.2	4.1

Tramo III. Bàscara - Variante Figueres (conexión sur):

El promotor selecciona la alternativa 2.1 en este tramo.

El objeto de las actuaciones en este tramo es desarrollar adecuadamente la conexión entre la actual autopista AP-7 al sur de la localidad de Figueres y la carretera N-II transformada en carretera multicarril en su variante de Figueres.

Permitirá la salida de los vehículos que circulen por ella procedentes de Girona y sentido Francia con dirección a la Variante de Figueres, también permite la incorporación a la autopista AP-7 de los vehículos provenientes de esta Variante con sentido sur hacia Girona.

El proyecto incorpora los enlaces necesarios, así como la creación de dos aparcamientos de emergencia contiguos (junto a la actual N-II y próximos a una gasolinera existente). Se proyectan dos aparcamientos independientes para que se

puedan gestionar según la demanda. También se diseña su acceso desde la carretera mediante una glorieta en la intersección de la N-II con la carretera GIV-6229.

Entre las actuaciones de la alternativa seleccionada se encuentra la ejecución de tres nuevas estructuras y dos muros de contención, además de varias glorietas, ramales y la reposición de seis caminos existentes. A continuación, se indican las estructuras y muros:

- Estructura E1. Paso superior de enlace (57 metros de longitud).
- Estructura E2. Cajón empujado (cruce de la sección ampliada de la N-II bajo la línea de alta velocidad). P.K. 0+090 eje 1.
- Estructura E3. Viaducto sobre AP-7 (P.K. 1+680). Con una distribución de luces de 35+50+50+35 metros.
- Muro M-1: pantalla de pilotes. Ubicado entre los pp.kk. 0+145 y 0+193 (eje 3).
- Muro M-2: tipo ménsula de hormigón armado. Entorno P.K. 0+800 (eje 4).

Tramo IV. Variante Figueres - Pont de Molins (Viaducto río Manol):

El tramo Variante de Figueres - Pont de Molins se desarrolla conforme a lo exigido en la DIA, a excepción del Viaducto sobre el Río Manol. Para cumplir el condicionado de la DIA se debe diseñar un viaducto singular de elevado coste, por lo que se analiza la opción de proyectar un viaducto de las mismas características que el existente en la actualidad, con objeto de conocer si las afecciones sobre flora, fauna, hidrología, patrimonio, etc, pudieran ser significativas.

El promotor analiza dos alternativas (3.1 y 3.2) y selecciona la Alternativa 3.1, que plantea la ubicación de pilas teniendo en cuenta la distribución de vanos de la estructura existente.

Para la ampliación, se plantea la construcción de un nuevo tablero de vigas adyacente al actual, con una anchura de 4,2 m y con la misma distribución de vanos.

Los condicionantes hidráulicos requieren que, en caso de ejecutarse nuevas pilas en el cauce, éstas deberán construirse alineadas según la dirección del río.

Esta solución no cumpliría la condición de la DIA (núm. 165, 12 de julio de 2017) de disponer las pilas o los estribos del viaducto fuera del cauce y a más de 10 m de la vegetación de ribera. Sin embargo, la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural del Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural de la Generalitat de Cataluña considera que, aunque la alternativa 3.1 incumpliría el condicionado de la DIA, no se ha detectado que su diseño pueda comprometer los valores de conservación de dicho emplazamiento, por lo que sería una solución compatible con los valores ambientales del entorno del río Manol en dicho tramo.

Tramo V. Variante Pont de Molins (conexión norte):

El objeto del proyecto en este tramo es desarrollar una solución que resuelva, mediante un tramo de la autovía A-2, la conexión entre la actual carretera N-II en su tramo anterior, Variante de Figueres - Pont de Molins, transformada en carretera multicarril y la autopista AP-7 al norte de la localidad de Figueres.

El promotor selecciona la alternativa 4.1 en este tramo. En ella se proyectan 2 viaductos (420 y 160 metros de longitud), 3 puentes, 2 pasos superiores, 2 pasos inferiores, 2 muros y 4 pórticos de hormigón armado. También se prevé la reposición de 6 caminos existentes.

Los préstamos y vertederos no son objeto de evaluación debido a que se proponen los mismos que están amparados por la DIA «Resolución de 23 de junio de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Aumento de capacidad de la carretera N-II, tramo Orriols-La Jonquera, puntos kilométricos 734+000 a 772+000».

b. Ubicación del proyecto:

Todas las actuaciones se encuentran ubicadas en la provincia de Girona (Comunidad Autónoma de Cataluña), en la comarca de l'Alt Empordà.

Los tres tramos definidos en el presente estudio se ubican en los siguientes términos municipales.

– Tramo III Básacara-Variante de Figueres (alternativas 2.1 y 2.2): Borrassà, Vilamalla, Santa Llogaia d'Àlguema y Garrigàs (todos ellos en la comarca de l'Alt Empordà).

– Viaducto del Tramo IV: Variante de Figueres-Pont de Molins (alternativas 3.1 y 3.2): Far d'Empordà.

– Tramo V: Variante Pont de Molins (alternativas 4.1 y 4.2): Figueres, Llers, Cabanes y Pont de Molins.

Con relación a la hidrología, el ámbito del proyecto se ubica en las cuencas fluviales de los ríos Fluvià y del río Muga:

– El tramo III se encuentra en la cuenca fluvial del río Fluvià, aunque ninguna de sus alternativas llega a interceptar el cauce principal, quedando muy próximas a la zona de policía (ZP) de la riera de Algama, afluente del río Manol.

– El tramo IV se encuentra en la cuenca fluvial del río Muga, interceptando sus dos alternativas con el Dominio Público Hidráulico (DPH), la zona de policía (ZP) y de servidumbre (ZS) del río Manol, afluente del Muga.

– El tramo V se encuentra también en la cuenca fluvial del río Muga, cruzando el cauce (DPH), la zona de policía (ZP) y la zona de servidumbre (ZS) del río Muga.

Según indica el Documento Ambiental, en el entorno en el que están definidas las actuaciones se encuentran inventariados diversos Espacios Naturales Protegidos, discurrendo cercanos a los trazados de los diferentes tramos.

El espacio natural de protección especial más próximo a los tramos objeto de este documento es el Parque Natural del Aiguamolls de L'Empordà aunque se encuentra a más de 6 kilómetros de las actuaciones de proyecto.

Los espacios Red Natura 2000 más cercanos se encuentran a 1,33 Km al norte y a 2,38 Km al suroeste de la alternativa 4.1 del tramo V, la ZEC (ES5120005) «Riu Llobregat d'Empordà» y la ZEC/ZEPA (ES5120025) «Garriga d'Empordà», respectivamente.

El ámbito de estudio también coincide geográficamente con espacios afectados por el «Plan de Recuperación del Quebrantahuesos» (el tramo V limita con un gran espacio afectado por este Plan) y el «Plan de Conservación de la Nutria»: los tramos IV y V cruzan cauces afectados por este Plan, el del río Manol y el del río Muga, respectivamente, mientras que el tramo III limita con la riera de Algama, también afectada por el mismo.

Durante los trabajos de campo se realizaron observaciones de nutria (*Lutra lutra*) mediante cámaras de fototrampeo en el río Muga, por lo que se confirma su presencia en dicho cauce.

La vegetación de la zona se caracteriza por presentar un mosaico de zonas agrícolas y forestales y zonas de transición entre ambas, refugio y zona de alimentación de la fauna de la zona. Entre las comunidades vegetales, destaca la importancia de encinares, alcornoques y vegetación de ribera que suelen aparecer en compañía de pinares. Como comunidades secundarias destacan dos tipos de formaciones del monte mediterráneo: la garriga y la maquia.

c. Características del potencial impacto:

Calidad del aire y Cambio Climático:

Parte de la actuación está localizada en el municipio de Figueres, que pertenece a la zona de calidad del aire del Empordà.

El promotor informa que con los datos obtenidos en las dos estaciones de medida (Begur y La Bisbal de l'Empordà) de la Red de Vigilancia y Previsión de la Contaminación Atmosférica para el año 2020 se puede concluir que la calidad del aire de esta zona está por debajo de los valores límite establecidos por la normativa vigente.

En relación al Cambio climático el promotor afirma que no se han detectado impactos significativos.

La Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Generalitat de Cataluña, en su informe de mayo de 2022, afirma que, aunque no se han producido superaciones de los niveles legislados de calidad del aire, la actuación puede tener un impacto sobre la movilidad en vías con tráfico intenso para contaminantes como NO₂ y PM10 y por tanto habría que evaluar si las modificaciones previstas pueden incrementar las emisiones de contaminantes locales asociadas al tráfico.

En consecuencia, se debe realizar un estudio preoperacional de calidad del aire y un estudio durante la explotación de las nuevas infraestructuras y a partir de los resultados, y si fuera preciso, se establecerán medidas preventivas y correctoras para minimizar los efectos, especialmente en el caso de que pueda verse afectada la población. Estas medidas se consensuarán con la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural de la Generalitat de Cataluña.

Afección lumínica:

Según el Mapa de protección frente a la contaminación lumínica en Cataluña, el proyecto discurre entre una zona de protección alta (E2) y una zona de protección moderada (E3) de la contaminación lumínica.

El Servicio de Prevención y Control de la Contaminación Acústica y Lumínica informa que, en el caso de existir iluminación en las fases de obras y explotación, esta deberá cumplir con la normativa vigente en Catalunya (Decreto 190/2015, de 25 de agosto, de desarrollo de la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de ordenación ambiental del alumbrado para la protección del medio nocturno) en función de la zona de protección y el horario de funcionamiento de la instalación.

El promotor, en su oficio de 16 de marzo de 2022, se compromete a introducir las modificaciones oportunas en el proyecto de forma previa a su autorización.

Calidad acústica:

El promotor afirma que durante la fase de construcción se producirá un incremento de los niveles sonoros por las acciones derivadas de la ejecución de la obra y por ello se utilizarán pantallas acústicas durante los trabajos.

Durante la construcción se tomarán mediciones periódicas para garantizar que no se superan los niveles permitidos en las viviendas afectadas; si se llegaran a superar estos niveles, se deberá cerrar con material rígido y fonoabsorbente la zona de trabajo y se garantizarán los accesos de personas y vehículos a las viviendas.

En el documento ambiental se proponen las siguientes pantallas, para proteger viviendas sensibles durante las obras:

Tramo	Alternativa	Longitud (M)	Altura
Tramo III.	Alternativa 2.1	56	2,5
Tramo III.	Alternativa 2.2	56	2,5

Tramo	Alternativa	Longitud (M)	Altura
Tramo V.	Alternativa 4.1	100	2,5
Tramo V.	Alternativa 4.2	185	2,5

En fase de explotación, el promotor propone las siguientes pantallas acústicas para atenuar las emisiones en las alternativas seleccionadas.

En la Alternativa 2.1 del Tramo III se proponen dos pantallas acústicas metálicas de 2 metros de altura y 230 y 56 metros de longitud respectivamente.

En la alternativa 4.1 del Tramo V se propone una pantalla acústica metálica de 2 metros de altura y 56 metros de longitud.

Las pantallas acústicas se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje.

Además de estas medidas correctoras propuestas para cumplir los objetivos de calidad acústica el promotor señala que durante la redacción del proyecto constructivo se realizará un estudio acústico más detallado que redefinirá las pantallas acústicas.

Posteriormente, en la fase explotación del proyecto se realizará un seguimiento con mediciones reales que contrastará los estudios acústicos anteriores (modelización) para, en su caso, establecer las medidas adicionales necesarias que permitan el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica previstos en la Ley del Ruido.

La Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático informa que el proyecto constructivo debe incluir un estudio acústico de detalle con las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de calidad acústica (Anejo 1 de la Ley 16/2002 de protección contra la contaminación acústica, modificado por el Real Decreto 176/2009). Este estudio y sus medidas correctoras contemplarán a los receptores sensibles que se encuentran cercanos a los valores límite y debe ser validado por el Servicio de Prevención y Control de la contaminación Acústica y Lumínica del Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural.

El promotor, en su oficio de 16 de marzo de 2022, se compromete a introducir las modificaciones oportunas en el proyecto de forma previa a su autorización.

Geología, geomorfología y suelos:

Los movimientos de tierras producirán un cambio apreciable en la configuración morfológica al modificarse las pendientes y la continuidad del relieve.

Las principales afecciones derivan de los movimientos de tierra y de la ocupación del suelo. Otra posible afección será la posible contaminación del suelo, derivada de fugas o vertidos accidentales de aceite e hidrocarburos de la maquinaria y vehículos.

No se prevé afección sobre ningún lugar de interés geológico ni a materiales de alto valor geotécnico.

Las actuaciones con mayor impacto debido a los movimientos de tierra y nuevas ocupaciones de suelo (temporal o permanente) se dan en los tramos III y V. Las alternativas del tramo IV no supondrán movimientos de tierra significativos al tratarse de actuaciones localizadas junto a un viaducto ya existente.

Los volúmenes estimados (serán objeto de ajuste y revisión en fases posteriores) para las alternativas seleccionadas en cada tramo son:

- En el tramo III, Alternativa 2.1: 586.512,30 m³ de excavación y 542.534,10 m³ de rellenos.
- En el tramo V, Alternativa 4.1: 154.710,50 m³ de excavación y 854.680,90 m³ de rellenos.

Se priorizará el uso de emplazamientos autorizados tanto para la obtención de material de aporte como para el depósito de excedentes.

Entre las medidas propuestas, se encuentra el jalonamiento perimetral de la franja de ocupación de las obras previo al inicio de cualquier actividad. Toda la superficie de

ocupación estricta del trazado, servidumbres de paso y zonas de instalaciones auxiliares (ZIAs) serán jalonadas antes del desbroce, con el fin de restringir el paso de personal de obra, de vehículos y de maquinaria a estas zonas, dañando asimismo lo menos posible a la vegetación existente y respetando todos aquellos ejemplares arbóreos y arbustivos que no estén situados en el área de ocupación estricta.

Instalaciones auxiliares, accesos, préstamos y vertederos:

El documento ambiental propone las siguientes Zonas de Instalaciones Auxiliares (ZIAs):

– Tramo III: Para este tramo se proyecta una única ZIA, que ocupa una parcela de cultivo herbáceo de secano anexa a las alternativas 2.1 y 2.2, junto a unos de los aparcamientos de vialidad invernal proyectados en ambas alternativas.

Esta ZIA es accesible desde el mismo tajo de obra, sin la necesidad de abrir nuevos caminos de acceso, no supone afección sobre vegetación forestal ni arbórea, ni está en el ámbito de espacios naturales de interés, ni intercepta elementos de patrimonio cultural.

No necesitará restauración posterior pues forma parte del aparcamiento de vialidad invernal.

– Tramo IV: para la ejecución del viaducto se hará uso de las instalaciones auxiliares definidas para el resto de las actuaciones de este tramo según el documento ambiental.

– Tramo V: Se proponen dos ZIAs de 9.025 m² y 1.062 m² respectivamente.

Ambas ZIAs son zonas anexas a las afectadas por las obras y son accesibles desde el mismo tajo de obra, sin la necesidad de abrir nuevos caminos de acceso.

Ninguna de las dos zonas supone afección sobre vegetación forestal ni arbórea, ni están en el ámbito de espacios naturales de interés.

No afectan directamente a elementos de patrimonio cultural, en el caso de la ZIA 1 se ha reducido su superficie con el fin de respetar una banda de protección de 20 metros con respecto al trazado del yacimiento arqueológico Via Augusta.

Durante la prospección de estas dos zonas no se han hallado restos arqueológicos.

Medidas a tener en cuenta en las Zonas de Instalaciones Auxiliares:

– Las superficies serán convenientemente impermeabilizadas con el objetivo de evitar cualquier afección al suelo y al sistema hidrológico.

– En todo el perímetro de estas zonas se propone un cerramiento provisional.

Los accesos a la zona de obra se realizarán por medio de caminos e infraestructuras existentes, así como a través de la propia traza viaria de las diferentes alternativas del proyecto. Se establecerán limitaciones al tránsito de maquinaria pesada.

En el Documento Ambiental se propone utilizar los préstamos y vertederos ya contemplados en la DIA publicada en 2017:

Préstamos para cada uno de los tramos de actuación:

– Tramo III: se proponen tres préstamos, los enumerados en la Resolución de la DIA P-15, P-16 y P-17.

– Tramo IV: al ser una actuación sobre un viaducto, no precisa de material de préstamo.

– Tramo V: se proponen los tres préstamos incluidos y analizados en la Declaración de Impacto Ambiental P-18, P-19 y P-20, redimensionados con el objetivo de cumplir con los condicionantes de la mencionada DIA.

Vertederos y tratamiento de los excedentes de excavación, se proponen las siguientes operaciones:

– Utilización en la ejecución de la propia obra o bien en obras adyacentes.

– Utilización para el rellenado de Actividades Extractivas Abandonadas de Cataluña.

– Disposición en depósitos controlados autorizados por la Agencia Catalana de Residuos.

El resto de los residuos de construcción y demolición que se generen deberán gestionarse según el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición (BOE núm. 38, 13 de febrero de 2008).

La DG de Políticas Ambientales y Medio Natural informa que atendiendo a las características de las modificaciones y a las medidas establecidas en la DIA, no se esperan nuevos impactos respecto a la edafología.

Hidrología superficial e hidrogeología:

El Documento Ambiental incluye un estudio hidromorfológico en el cual se analiza la afección que cada alternativa propuesta en cada tramo puede ejercer sobre la hidrología superficial.

Durante la ejecución de las obras, pueden producirse diferentes acciones que alteren la calidad de las aguas. Esta afección puede ser directa si se producen vertidos directos a los cauces próximos, o indirecta si se produce el arrastre de contaminantes y partículas por escorrentía hasta los principales cauces de agua.

Mientras que el tramo III no intercepta masas de agua superficiales, los tramos IV y V contemplan la construcción de viaductos sobre el río Manol y el río Muga, respectivamente. Se considera que el impacto sobre la hidrología superficial no va a ser significativo ni durante la fase de obras ni durante la explotación.

Por otra parte, se ha evaluado el impacto sobre la hidrogeología, el cual deriva de la potencial alteración de la calidad de las aguas subterráneas como consecuencia de la infiltración de sustancias tóxicas derramadas en el suelo por accidente. En este sentido, los trazados discurren sobre los siguientes acuíferos:

- Acuífero detrítico neógeno de l'Empordà.
- Acuífero superficial de la plana aluvial del Fluvià y la Muga.

La afección sobre la hidrogeología en fase de obras se ha evaluado en el documento ambiental y el promotor considera que tanto en fase de construcción como de ejecución, las afecciones sobre la hidrogeología van a ser compatibles para las alternativas 2.1 y 4.1 y nulas para la alternativa 3.1.

Se llevarán a cabo las medidas contempladas en la DIA para disminuir las afecciones al sistema hidrológico e hidrogeológico.

La Agencia Catalana del Agua (ACA) informa favorablemente el proyecto, manifestando la necesidad del cumplimiento de la legislación sectorial en materia de aguas (Reglamento de Dominio Público Hidráulico y Plan de Gestión del Distrito de la Cuenca Fluvial de Cataluña). También informa que, las afecciones sobre el río Manol por la ampliación del viaducto existente y sobre el río Muga cruzados por diferentes viaductos, son compatibles en cuanto a la afección a la ribera.

En el proyecto constructivo se concretarán las actuaciones para minimizar del efecto barrera, se prestará especial atención a las zonas vulnerables al riesgo de inundación.

El promotor, en su oficio de 16 de marzo de 2022, se compromete a introducir las modificaciones oportunas en el proyecto de forma previa a su autorización.

Vegetación y Hábitats de Interés Comunitario:

Como consecuencia de los movimientos de tierra, es necesario eliminar la cubierta vegetal existente en el ámbito de actuación mediante el desbroce de todas las superficies afectadas. La eliminación de la vegetación tendrá lugar, tanto en la superficie de ocupación definitiva debido a la ejecución de nuevos elementos, como en las zonas de instalaciones auxiliares o caminos de acceso y, en general, en todos los lugares en

los que se haga necesaria la ocupación de terreno, ya sea de manera definitiva o temporal.

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

Los principales espacios naturales de interés con hábitats de interés comunitario (HICs) afectados por el proyecto, según la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural, son:

- Tramo III: Pinares mediterráneos (9540) y Ríos mediterráneos con vegetación de *Glaucion flavi* (92A0).
- Tramo IV: Ríos mediterráneos con vegetación de *Glaucion flavi* (92A0) y Ríos de orillas fangosas con vegetación de *Chenopodium rubri* (3270).
- Tramo V: Ríos mediterráneos con vegetación de *Glaucion flavi* (92A0).

Por la naturaleza y características de las afecciones sobre hábitats de interés comunitario, la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural considera suficiente la aplicación de las medidas preventivas y correctoras indicadas en la DIA. Respecto a la flora, este mismo organismo indica que el proyecto no identifica nuevas afecciones sobre especies endémicas o de interés, por lo que las medidas previstas en la DIA anterior se consideran suficientes.

En la restauración de los hábitats de interés comunitario afectados, se tendrá en cuenta el documento «Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitats de interés comunitario» (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, 2009).

En cuanto a medidas preventivas, se priorizarán caminos existentes, vías de servicio y la propia carretera para el acceso a las obras, el control de polvo y emisiones de gases a la atmósfera y se conservarán los ejemplares arbóreos mediante su vallado o con protecciones en alcorques, troncos y sistema radical de los mismos. Adicionalmente se elaborará un Plan de prevención y extinción de incendios para las fases de obra y explotación, que limitará las actuaciones durante la época estival.

Algunas medidas correctoras aplicadas para minimizar el impacto sobre el suelo como el jalonamiento perimetral de las obras o la retirada de la capa superior de suelo vegetal y su posterior restauración, minimizarán asimismo la afección sobre la vegetación.

La Agencia Catalana del Agua (ACA) precisa en su informe que, para reforestaciones y plantaciones, se deberá usar planta obtenida con material genético de la propia región o cercanía para evitar el riesgo de exportación genética y propagación de enfermedades, en cumplimiento del Real Decreto 289/2003, sobre adquisición de materiales forestales y la relación de las medidas de identificación a través de la etiquetación. El promotor, en su oficio de 16 de marzo de 2022, se compromete a incorporar esta medida al proyecto constructivo.

Fauna:

El proyecto intercepta varias «Áreas de Interés Faunístico y Florístico» en los tramos IV y V. Éstas se caracterizan por incluir, entre otros, espacios con presencia de especies sujetas a planes aprobados de recuperación o conservación.

En este sentido, todos los cursos de agua catalogados como «Áreas de Interés Faunístico y Florístico» en el entorno del proyecto actúan como espacios conectores fluviales incluidos dentro del Plan de Conservación de la Nutria (*Lutra lutra*).

En el cruce del tramo V con el río Muga (el único lugar donde los trabajos de campo detectaron presencia de nutria), se interceptan áreas del Plan de Conservación de la Nutria y el nuevo viaducto contará con una luz suficiente (aproximadamente 400 metros) y las pilas alejadas de la franja ribereña como para no afectar ni al biotopo de riberas ni

al corredor biológico que constituye el río, considerándose que no se producirá afección sobre la especie ni se afectará de forma negativa al citado Plan. Se adaptarán medidas específicas de protección de la nutria.

Las modificaciones propuestas en el proyecto no implican variaciones significativas en relación a los impactos sobre las especies protegidas de fauna autóctona, ni en relación a los planes de conservación y recuperación analizados durante la evaluación del proyecto según informa la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural. No se detectan cambios importantes que requieran la incorporación de nuevas medidas y, por tanto, se siguen considerando válidas las medidas preventivas y correctoras recogidas en la DIA en relación sobre la fauna y sus hábitats, así como medidas para mantener y fomentar la conectividad ecológica de dichos hábitats y evitar su fragmentación.

Con anterioridad al inicio de las obras, a lo largo de todo el trazado se llevará a cabo una prospección faunística con el fin de detectar la posible presencia de especies protegidas. En el caso de localizar algún individuo, se contactará de inmediato con los agentes medioambientales de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Generalitat de Cataluña, para que se hagan responsables de los individuos localizados y decidan el procedimiento a seguir. En ningún caso se manipulará o trasladará a los ejemplares sin la autorización del órgano ambiental.

En relación a las actividades de obra (despejes, desbroces, demoliciones, movimientos de tierra y todas aquellas generadoras ruido), las mismas se restringirán temporalmente, evitando el período de reproducción. Asimismo, se restringirán las actuaciones durante las horas de mayor actividad para la fauna: primeras horas de la mañana y últimas de la tarde, durante toda la duración de las obras. Para cumplir con la primera medida, se tendrá en cuenta el cronograma de obras supervisado por la Dirección Ambiental de Obra, el cual representará las restricciones y los momentos óptimos de ejecución de cada una de las actividades indicadas a lo largo del año, así como otras tareas que permitan una correcta integración ambiental de la infraestructura (localización de nidales, prospecciones, revegetación de taludes, etc.).

Por último, para minimizar el efecto barrera, se sobredimensionarán y acondicionarán estructuras transversales (ODTs) y pasos superiores para facilitar su uso como pasos de fauna, complementados con la colocación, en los márgenes laterales de los pasos, de un cerramiento cinagético perimetral adecuado que evite los atropellos y de pantallas opacas que disminuyan la visión de las luces y el ruido de los vehículos que circulen por la infraestructura, contribuyendo éstas últimas también a evitar la colisión de las aves. Para facilitar el uso de estos pasos, se realizarán plantaciones en las proximidades de los accesos, formando franjas de arbustos paralelas al vallado perimetral para conducir a los animales hacia las entradas de las estructuras.

Dispositivos de escape: en las zonas próximas a vaguadas y pasos de fauna, que son las rutas habituales por las que normalmente tratarán de huir los animales, se ha proyectado la instalación de dispositivos de escape consistentes en la instalación de rampas de escape. El promotor propone 4 rampas de escape en el tramo V.

El promotor tan solo ha considerado viable la instalación de estos elementos en el tramo V, dado que es el sector, debido al cruce sobre el río Muga, donde se concentrarán los flujos principales de fauna y donde se proyectan las actuaciones más relevantes en la infraestructura.

En el proyecto constructivo, se tendrá en cuenta para el diseño y ubicación de pasos de fauna, vallados y rampas de escape las «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. 2.ª edición, año 2015, Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente». Se puede consultar en la web del Ministerio:

https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/prescripciones_pasos_vallados_2a_edicion_tcm30-195791.pdf.

Documento relativo al Seguimiento de pasos de fauna y vallados perimetrales:

https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/prescripcionestecnicasn8_tcm30-521531.pdf.

Espacios Naturales Protegidos:

Los principales espacios naturales de interés afectados o próximos al proyecto son:

- Río Manol, área de interés florístico y faunístico, afectado por las actuaciones en el Tramo IV.
- Riera d'Àiguema, objeto de Plan de Recuperación de la nutria (*Lutra lutra*), afectado por las actuaciones en el Tramo IV.
- Río Muga, área de interés faunístico y florístico, objeto de Plan de Recuperación de la nutria (*Lutra lutra*) afectado por las actuaciones en el Tramo V.
- Río Llobregat que es zona Red Natura 2000 y el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) «Riu Llobregat d'Empordà» que, sin ser interceptado, está muy cercano a la alternativa 4.2 del Tramo V; área de interés faunístico y objeto de Plan de Recuperación de la nutria (*Lutra lutra*).

Según se indica en el Documento Ambiental, no se espera que se produzca afección directa ni indirecta sobre espacios de Red Natura 2000. En este sentido, la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural indica que las modificaciones del proyecto en los tramos III, IV y V, con respecto al proyecto anterior con DIA resuelta favorablemente, no conllevan ninguna afectación directa ni indirecta sobre espacios de la Red Natura 2000 y además las actuaciones propuestas son de menor envergadura respecto a las amparadas por la DIA por lo que se minimizan las afecciones.

Paisaje:

La valoración del impacto potencial sobre el paisaje durante la fase de obras para el trazado previsto por el proyecto se ha realizado analizando la fragilidad paisajística de cada zona. No se considera afección por parte de la alternativa planteada del tramo IV (3.1), pues la misma consistiría en una ampliación del viaducto existente mediante la duplicación del tablero siguiendo la misma distribución de vanos de la estructura existente y la misma solución estructural.

Durante la fase de explotación, el principal impacto sobre el paisaje se deberá a la intrusión visual de la propia infraestructura. Para valorar esta afección se han tenido en consideración las superficies totales de taludes generadas (entre desmontes y terraplenes) y el número de nuevas estructuras previstas. Estos elementos, sobre todo terraplenes y viaductos, son estructuras altamente intrusivas en el paisaje.

En el tramo III, la alternativa 2.1 presenta superficies de terraplenes y desmontes muy similares y prevé 5 estructuras de nueva ejecución, entre las que se encuentran un viaducto de aproximadamente 130 m de longitud y dos muros, el más alto de 6,25 m de altura.

En cuanto al tramo V, la alternativa 4.1 presenta una elevada superficie de terraplenes y prevé 15 estructuras de nueva ejecución, entre ellas 2 viaductos (de aproximadamente 420 m y 160 m de longitud), 3 puentes y 2 muros, estos últimos de más de 10 m de altura y 40 m y 100 m de longitud respectivamente. Todas estas estructuras, al igual que los terraplenes, van a ser muy perceptibles. Además, debe tenerse en cuenta que, aunque las nuevas alternativas se encuentran en el entorno de la AP-7 y la N-II, la mayor parte de la superficie sobre la que se asientan es de nueva ocupación, principalmente zonas de cultivo.

Para minimizar este impacto, se ha previsto la adopción de varias medidas de integración paisajística en los taludes generados y las superficies que así también lo requieran, aunque teniendo en cuenta que durante los primeros años de explotación la vegetación estará en proceso de crecimiento y no cumplirá con su función mitigadora

al 100%. Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmote en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación de los mismos. Además, se asimilará el aspecto final de los terraplenes al del relieve circundante con el fin de integrarlos en el entorno y facilitar la colonización de la vegetación.

En este sentido, la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural no prevé que las modificaciones incorporadas en el proyecto incrementen de manera significativa los impactos sobre el paisaje ya identificados en la DIA anterior, resuelta favorablemente.

Por su parte, el Ayuntamiento de Borrassà considera necesario en su informe un estudio de la minimización del impacto paisajístico de las actuaciones y de las protecciones acústicas que puedan ser necesarias, atendiendo a las directrices del «Mapa de paisatge y de l'Observatori de Paisatge de Catalunya» y del «Mapa de capacitat acústica i usos del sòl» de la Generalitat de Catalunya, especialmente en torno a los núcleos diseminados de Creixell y Vilamorell, con viviendas y actividades existentes afectadas.

El promotor responde que se procederá a introducir las modificaciones oportunas en el proyecto de forma previa a su autorización con objeto de evitar posibles impactos ambientales.

Bienes materiales, patrimonio cultural y vías pecuarias:

El Documento Ambiental contiene los elementos patrimoniales detectados en la prospección arqueológica y determina la afección de las actuaciones sobre estos, así como las medidas correctoras propuestas.

Tramo III (alternativa 2.1): se han detectado cuatro elementos patrimoniales, de los cuales tres de ellos presentan un impacto compatible («Can Cortada», «Forn/Fossil Creixell» y «Camino de Santiago») mientras que al elemento «Serra Creixell» se le asigna un impacto moderado. El promotor considera que, al discurrir el trazado por la actual AP-7 y al encontrarse el yacimiento en un estado alterado, las obras proyectadas no supondrán una modificación sustancial de lo existente, teniendo en cuenta que la zona de afección sobre el yacimiento arqueológico se corresponde fundamentalmente con el talud de la infraestructura existente y su ámbito inmediato.

Tramo IV no se ha documentado ninguna afección en el ámbito donde se localiza el viaducto actual.

Tramo V (alternativa 4.1): se han detectado nueve elementos patrimoniales, de los cuales en cinco se considera el impacto compatible con el proyecto («Mas Gitano», «Puente», «Caseta», «Caseta Aperos» y «Vía Pecuaria»), mientras que dos presentan un impacto moderado («Zona de dispersión de material cerámico» y «Acequia tradicional»), y otros dos un impacto severo («Vía Augusta» y «Camino de Santiago»):

– Zona de dispersión de material cerámico: Las obras más cercanas se sitúan a unos 2 metros de la zona delimitada de dispersión de estos materiales.

– Acequia tradicional: El elemento se sitúa junto al vial de incorporación proyectado a la AP-7, a 2 metros de la obra.

– Vía Augusta: La infraestructura proyectada afecta en varios puntos al trazado hipotético de la Vía. El trazado delimitado se corresponde con una pista asfaltada que discurre a lo largo del camino Pla de la Dinamita.

– Camino de Santiago: Las obras proyectadas interceptan en algunos puntos la ruta del Camino Sant Jaume/Santiago, coincidente además con el trazado delimitado de la Vía Augusta.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña considera que el apéndice citado anteriormente recoge de forma correcta los posibles impactos del

proyecto sobre los bienes patrimoniales, y cita las medidas correctoras propuestas en el Documento Ambiental.

Entre otras medidas destacan: control y seguimiento arqueológico de las obras durante la fase de replanteo, movimientos de tierras y restitución de los terrenos, así como un control y seguimiento arqueológico continuo e intensivo de todos los movimientos de tierras que se ejecuten en el entorno inmediato de los siguientes elementos: Serra Creixell, Vía Augusta/Camino de Santiago, «ARQ4» zona de dispersión de materiales cerámicos y «AE8» acequia tradicional.

Si el elemento «AE8» se viera afectado de forma directa, deberá elaborarse una documentación gráfica y fotográfica exhaustiva del proceso de desmontaje además de un estudio histórico.

Vía Augusta y Camino de Santiago: debe realizarse una campaña de sondeos arqueológicos valorativos en los puntos donde se vean afectados por las obras planteadas.

Finalmente, debe preverse la continuidad del Camino de Santiago, mediante pasos o desvíos, con la correspondiente señalización y orientación de la marcha.

Población:

Todas las servidumbres y servicios afectados en la fase de construcción serán objeto de reposición.

Afecciones de los Aparcamientos de Emergencia (Tramo III): Los Ayuntamientos de Borrassà y Figueres solicitan que se justifique el doble aparcamiento de emergencia. El promotor ha aceptado que en el caso de mantener el doble aparcamiento: analizará, corregirá o limitará los impactos ambientales (contaminación acústica, lumínica, atmosférica y residuos) derivados de su implantación y régimen de utilización y mantenimiento.

Efectos acumulativos y sinérgicos:

El incremento de emisiones (gases y partículas), de contaminación lumínica y acústica son efectos acumulativos y sinérgicos por la presencia de varias infraestructuras lineales en la zona.

En relación al efecto sinérgico, cuando dos infraestructuras de transporte discurren casi en paralelo, esta disposición tiene la desventaja de que se genera un apreciable efecto sinérgico negativo entre ambas y se incrementa la dificultad de para la fauna de desplazarse por el territorio ocupado.

Esta impermeabilización territorial es significativa si las otras infraestructuras de transporte presentan cerramientos perimetrales, y si sus obras de drenaje transversal no están adaptadas apropiadamente al paso de fauna (o si no existen estructuras con función específica de paso de fauna). Por lo tanto, se deberá coordinar la ubicación de los pasos de fauna y escape de las diferentes infraestructuras.

Programa de vigilancia ambiental:

El promotor ha incluido un Plan de Vigilancia Ambiental en su documento ambiental.

El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas son responsabilidad del Ministerio de Fomento quien lo ejecutará con personal propio o mediante asistencia técnica. Para ello, este organismo nombrará una Dirección Ambiental de Obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del PVA y de la emisión de los informes técnicos periódicos.

Vulnerabilidad del proyecto:

El promotor ha estudiado la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos de accidentes graves. Considera que la misma, con las medidas adoptadas, es baja, y por tanto el riesgo global se estima como compatible, no requiriéndose medidas adicionales; si bien debe destacarse que el riesgo de inundación del tramo IV es moderado, dado que

la alternativa 3.1 atraviesa zonas de riesgo de inundación alto a lo largo de más del 20% de su longitud.

La Agencia Catalana del Agua destaca que en el tramo IV, a efectos de riesgo específico sobre inundabilidad, el grado de exposición de las alternativas propuestas es alto, puesto que ambas alternativas atraviesan zonas de riesgo de inundación alto a lo largo de más del 20% de su longitud. En cualquier caso deberá tener en cuenta lo establecido en la legislación sectorial en materia de aguas.

En este sentido, el Ayuntamiento de Figueres considera indispensable la correcta dimensión y ubicación de infraestructuras de permeabilización en todo su trazado y, especialmente, en el tramo que va del enlace de la C-260 al enlace de la N-260 (TM de Figueres), ya que se trata de una zona muy vulnerable al riesgo de inundación.

El promotor, en su oficio de 16 de marzo de 2022, se compromete a introducir las modificaciones oportunas en el proyecto de forma previa a su autorización.

En todo caso, y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño de este, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado en el documento ambiental) es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo.

La emisión del Informe de Impacto Ambiental no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto «Aumento de capacidad de la Carretera N-II, tramo Orriols-La Jonquera, Puntos Kilométricos 734+000 a 772+000 (Girona), por modificación de las características de un proyecto autorizado» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c), de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

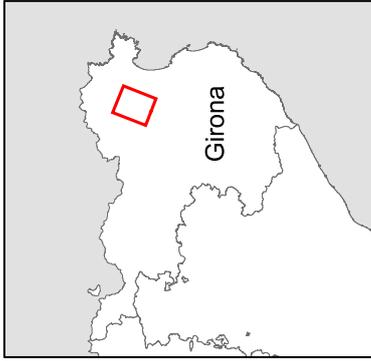
De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Aumento de capacidad de la Carretera N-II, tramo Orriols-La Jonquera, Puntos Kilométricos 734+000 a 772+000 (Girona), por modificación de las características de un proyecto autorizado» ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente Resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de Evaluación Ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 24 de junio de 2022.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

AUMENTO DE CAPACIDAD DE LA CARRETERA N-II, TRAMO ORRIOLS LA JONQUERA, PP. KK. 734+000 A 772+000 (GIRONA)



Leyenda

Elementos del Proyecto

- Tramo III (alt. 2.1.)
- Viaducto (TV)
- Resto Tramo IV
- Tramo V (alt. 4.1.)
- Tren Alta Velocidad (TAV)
- N-II, N-Illa
- Autopista AP-7

Red Natura 2000

- ZEC
- ZEPA

