

## **ANEJO Nº 1.- ANTECEDENTES**



## ÍNDICE

<b>1. ANEJO Nº 1.- ANTECEDENTES.....</b>	<b>5</b>
1.1. INTRODUCCIÓN.....	5
1.2. ANALISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO .....	7
1.3. ANALISIS DE LA DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL.....	8
1.4. ANALISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO MODIFICADA .....	9
1.5. ANALISIS DEL INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DE NOVIEMBRE DE 2020.....	10
<b>APÉNDICES .....</b>	<b>15</b>
<b>APÉNDICE Nº1. ORDEN DE ESTUDIO .....</b>	<b>17</b>
<b>APÉNDICE Nº2. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.....</b>	<b>21</b>
<b>APÉNDICE Nº3. ORDEN DE ESTUDIO MODIFICADA .....</b>	<b>27</b>
<b>APÉNDICE Nº4. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DEL 20 DE NOVIEMBRE DE 2020 .....</b>	<b>31</b>



# **1. ANEJO Nº 1.- ANTECEDENTES**

## **1.1. INTRODUCCIÓN**

En el mes de Febrero del año 1979, la Dirección General de Carreteras procedió a la redacción de un Estudio Previo en el que se estudiaba el EJE PIRENAICO, de referencia E5-E- 089.

Este Estudio Previo sirvió de base para la elaboración del Estudio Informativo, en el cual se estudiaba y proponía la MODERNIZACION de una vía estratégica que discurriera de Este a Oeste a lo largo de toda la cordillera pirenaica, habiendo denominado a dicha nueva carretera EL EJE TRANSVERSAL PIRENAICO.

En dicho Estudio Previo se analizaban los diferentes itinerarios posibles del conjunto de la red viaria del Pirineo, proponiendo un conjunto de diferentes actuaciones, las cuales estaban concebidas de manera que permitiesen modernizar esta red viaria, la cual se consideraba de una gran importancia estratégica para el desarrollo socioeconómico de las comarcas pirenaicas y para el conjunto del país.

En este primer documento se proponían actuaciones de todos aquellos tramos, que efectivamente eran competencia del Estado, siendo el resto de titularidad de las Comunidades Autónomas en cuestión.

Asimismo, en aquel Estudio Previo y para poder comparar las diferentes propuestas se elaboró el correspondiente ANALISIS MULTICRITERIO (en el que se comparaban criterios técnicos y económicos) de cada uno de los itinerarios analizados, determinando cuales eran aquellos que resultaban globalmente más aconsejables y rentables.

Dos de dichos itinerarios recomendados, eran precisamente aquellos que están constituidos por la actual carretera N-260, en los tramos contiguos a la población de LA POBLA DE SEGUR.

El primero de estos tramos se refería a aquel que discurre entre las localidades de SORT y LA POBLA DE SEGUR, mientras que el segundo de éstos era el que se refería a aquel que va desde LA POBLA DE SEGUR a SENTERADA, quedando en consecuencia pendiente la solución del tramo de carretera que corresponde a la travesía de LA POBLA DE SEGUR.

Efectivamente, el tramo que nos ocupa corresponde a la conexión de los tramos anteriormente mencionados, habiendo contemplado la conveniencia de crear una carretera de nuevo trazado en sustitución de la travesía del actual núcleo urbano, es decir que lo que nos ocupa es la concepción de la VARIANTE DE LA POBLA DE SEGUR.

En cuanto a los tramos adyacentes mencionados, fueron materializados en sendos proyectos constructivos, bajo los siguientes títulos:

En el tramo La Pobra de Segur a Sort:

"ENSANCHE Y MEJORA DE TRAZADO DE LA CARRETERA N-260, ENTRE LAS POBLACIONES DE LA POBLA DE SEGUR Y DE SORT".

Asimismo en el lado opuesto, es decir en el tramo La Pobra a Senterada:

" ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-260 (EJE PIRENAICO), ENTRE LA POBLA DE SEGUR Y SENTERADA (SUR)".

Estos proyectos no incluían modernización alguna de la actual travesía de LA POBLA DE SEGUR, sino que solamente se limitaban a la realización, en su tramo norte, de ciertas mejoras de pavimentación, aceras, alumbrado, drenaje, etc. (estas mejoras tenían un claro componente de carácter urbano que ponían de manifiesto la voluntad de suprimir la travesía por parte de las instituciones intervinientes).

Por este motivo se descartó totalmente la posibilidad de proceder al acondicionamiento de la travesía de la Pobra de Segur bajo las siguientes razones:

- 1.- La carretera discurría por el casco histórico de la Pobra de Segur y por la zona de su ensanche, donde se existían varios edificios de interés, entre ellos el Ayuntamiento.

No cabía por tanto planteamientos de ampliación de la plataforma o de rectificación de trazado.

En la zona del casco histórico existía una intersección semaforizada y una zona estrecha de difícil cruce para vehículos pesados.

2.- El incremento previsible en el tráfico y la coherencia con el resto de la carretera N-260 exigía unas características de plataforma, trazado y capacidad, que aconsejaban suprimir cuanto antes la travesía.

Asimismo elementales condiciones de seguridad vial aconsejaban suprimir la travesía.

Como consecuencia de todo ello la Dirección General de Carreteras se planteó la realización de una Variante como única solución al problema planteado, cuya construcción implicaba la realización de un túnel (obra costosa) o bien la ejecución de infraestructuras (más económicas) agresivas, difíciles de compaginar con el entorno.

Por todo lo expuesto anteriormente, con fecha 29 de marzo de 1993 la Dirección General de Carreteras del Estado en Cataluña remitió un informe-propuesta de estudio para la redacción de un Estudio Informativo que permitiera la definición del trazado más conveniente para la construcción de una Variante, que evitase la actual travesía de La Pobla de Segur de la carretera N-260.

Este Estudio Informativo de clave EI1-L-09 "Carretera N-260, p.p.k.k. 307,0 al 309,7. Variante de La Pobla de Segur", tuvo una larga tramitación, quedando redactado en octubre de 1995 (fecha de redacción mayo de 1995). En este documento se analizaron y evaluaron tres alternativas.

**Solución 1:** Variante en túnel, que discurre por la zona norte de La Pobla de Segur, con una longitud de 1.948 m. El túnel tiene una longitud de 935 m. Se dispone una glorieta al comienzo del trazado (oeste) con la N-260 y dos semienlaces: uno, antes de la entrada al túnel con la antigua carretera a Senterada y otro, al final del trazado con la carretera N-260 a Sort. Se proyecta un viaducto sobre el río Flamicell de 120 m de longitud.

**Solución 2:** Variante en terraplén que discurre por la margen derecha del río Noguera Pallaresa y al borde del mismo, al sur y al sureste del núcleo urbano. Tiene una longitud de 2.455 m. Se prevén dos intersecciones en los extremos, una glorieta intermedia de acceso al puente de Querol y una pequeña intersección en T.

**Solución 3:** Variante a media ladera por la zona norte de La Pobla de Segur, con una longitud de 2.605 m. Se prevé una intersección tipo glorieta al inicio de la Variante y dos semienlaces: uno de conexión con la antigua carretera de Senterada y otro al final del trazado con la carretera a Sort. Se proyecta un viaducto sobre el río Flamicell de 180 m de longitud.

En el año 2003 se actualizó el Estudio Informativo, de manera que con fecha 25 de junio de 2004, la Dirección General de Carreteras aprobó provisionalmente el Estudio Informativo "Variante de la Pobla de Segur. Carretera N-260 (Eje Pirenaico), p.k. 307,0 al 309,7" de clave EI-1-L-09, tras lo cual fue sometido al preceptivo procedimiento de Información Pública en fecha 4 de noviembre de 2004, habiendo sido publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 266.

Habiendo comparado estas tres soluciones entre sí desde los puntos de vista técnico, funcional, económico y ambiental, se optó por la denominada Variante 1 o solución en túnel, ya que resultaba la que mejor cumplía los criterios planteados.

La solución adoptada consiste en la ejecución de una variante de trazado, que discurre fundamentalmente en túnel desde la margen derecha del río Flamicell, hasta la carretera a Sort a la altura del barranco de Montsor, pasando bajo el macizo de La Pobla, al oeste de la población.

Una vez finalizado el procedimiento de Información Pública, se recibieron 7 alegaciones que se exponen en el cuadro siguiente:

Número	Fecha de entrada	Entidad Receptora	Alegante	Alegación
1	22/11/2004	Dirección General de Carreteras	Dirección General de Desenvolupament Rural	No se afecta a ninguna competencia o actuación prevista del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca en la zona.
2	04/01/2005	Dirección General de Carreteras	Dirección General del Patrimoni Cultural	No se afecta a ningún bien cultural de interés nacional de patrimonio arquitectónico o edificio en el inventario del patrimonio arquitectónico de Cataluña.
3	03/11/2004	Dirección General de Carreteras	Ajuntament de la Pobla de Segur	Mayor interés por la solución 1. Mejorar la conexión con la carretera L-522 a Senterada. Reestudio de vertederos. No afección a la Ermita de Sant Fructuós.
4	19/11/2004	Dirección General de Carreteras	Josefa Rocafort Mitjana	Afección a un edificio de su propiedad, dedicado a las tareas agrícolas.
5	09/12/2004	Dirección General de Carreteras	Josefa Sánchez Sánchez	Afección a su finca y alrededores.
6	09/12/2004	Dirección General de Carreteras	Montserrat Gasol i Gelabert	La variante afecta su finca cuya actividad es agrícola de regadío.
7	04/12/2004	Dirección General de Carreteras	Enrique Vicente Añaños	La variante se sitúa excesivamente cerca del casco urbano de la Pobla de Segur
			Mª Glòria Farrús Canut	

Una vez analizado el citado EIA y el resto de expediente del estudio informativo por parte del Ministerio de Medio Ambiente –el pasado año 2006– se objetó que habían transcurrido más de diez años desde la fecha de realización tanto de las consultas previas, como del propio EIA.

Como consecuencia de ello, y para poder realizar una adecuada evaluación de impacto ambiental, se consideró necesario subsanar algunas carencias y actualizar algunos aspectos del EIA, procediendo por tanto a la redacción de una documentación adicional al Estudio Informativo

Con fecha 12 de julio de 2007 la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formula la Declaración de Impacto Ambiental sobre la evaluación del estudio informativo de clave EI-1-L-09 “Carretera N-260, Eje Pirenaico, Variante de la Poble de Segur (Lleida)”, publicada en BOE núm 231 el 26 de septiembre de 2007, concluyendo que siempre y cuando que se autorice en las condiciones señaladas en el DIA, deducidas del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Como consecuencia de lo anterior, con fecha 20 de diciembre de 2007, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña aprobó el expediente de información pública y definitivamente el Estudio Informativo de clave EI-1-L-09, “Carretera N-260 p.p.k.k. 307,0 a 309,7. Variante de La Poble de Segur (Lleida)”, publicado en BOE núm 310, el 27 de diciembre de 2007. En dicha Aprobación se establecen las siguientes prescripciones para el proyecto de construcción.

1. Las establecidas en la D.I.A. de 12 de julio de 2007 (BOE Nº 231 de 26 de septiembre de 2007).
2. Se estudiará la posible modificación del semi-enlace oeste cambiando la tipología a glorieta.
3. Se evitará la afección a la Capilla de Sant Fructuós tanto directa como indirecta en las fases de construcción y explotación.
4. Se respetarán las zonas de vertido contempladas en la resolución de la D.I.A.
5. Se restituirá el actual camino de cultivo situado hacia el P.K. 0+300 mediante la ejecución de un paso a distinto nivel.
6. Se minimizará, siempre que sea posible, la afección a fincas y se cuidarán las reposiciones de caminos de acceso que pudieran resultar afectados.

Con fecha 29 de noviembre de 2007 la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras emitió Orden de Estudio para la redacción del Proyecto de Trazado y Construcción “Variante de La Poble de Segur. Carretera N-260, Eje Pirenaico, p.k. 307,0 al 309,7. Tramo: La Poble de Segur”.

Finalmente los trabajos relativos al proyecto de Trazado se paralizaron el 17 de septiembre de 2012, firmando el acta de suspensión total.

Con fecha 26 de abril de 2019, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña solicita continuar y finalizar los trabajos en toda su extensión, por lo que se modificó la orden de estudio vigente (Orden de estudio Modificada con fecha 29 de marzo de 2019) y se solicitó una nueva tramitación ambiental del proyecto.

El 26 de marzo de 2020 se solicita el inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada del Proyecto.

Con fecha 17 de junio de 2020, 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 de evaluación ambiental.

La fecha de resolución del IIA es del 20 de noviembre de 2020 (fecha de publicación en el BOE de 30 de noviembre de 2020).

Como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada (informe de impacto ambiental del 20 de noviembre de 2020 de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental), se concluye que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto “**Variante de la Poble de Segur (Lleida), N-260 Eje Pirenaico, P.K. 307,000 al 309,700**”, 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.

## **1.2. ANALISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO**

Según se cita en la Orden de Estudio se deberá desarrollar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y construcción, la alternativa seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo de clave EI-1-L-09, aprobado por resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 14 de noviembre de 2007 y publicada en BOE núm 310 de 27 de diciembre de 2007, de forma que se de cumplimiento a las prescripciones de

la aprobación definitiva del estudio y de su Declaración de Impacto Ambiental. En dicha resolución se selecciona como alternativa a desarrollar en el proyecto de construcción la denominada Alternativa 1 ó Túnel, consistente en una variante por el Norte de La Pobla de Segur de aproximadamente 1.950 m y un presupuesto base de licitación de 13,8 M €.

El proyecto de construcción se desarrollará bajo las siguientes características:

**Clase:** Variante de población. Carretera convencional

**Longitud aproximada:** 1,95 km.

**Velocidad de proyecto:** V=80 km/h.

**Secciones tipo en carretera a cielo abierto y túnel:** Las correspondientes a la velocidad de proyecto considerada, conforme a la Norma 3.1-I.C.

**Instrucciones particulares:**

- Los proyectos (trazado y construcción) cumplirán las prescripciones impuestas en la aprobación definitiva del estudio informativo de clave E11-L-09, así como en la Declaración de Impacto Ambiental.
- El proyecto de trazado incluirá cuantos datos sean precisos para las expropiaciones a que hubiera lugar.
- El proyecto de construcción incluirá como anejo un documento denominado "Análisis Ambiental ", en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, así mismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras necesarias.
- De acuerdo con lo establecido en el Artículo 28 de la vigente Ley de Carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a la nueva carretera.
- Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, que deberá contar con la aprobación del titular.

- Se mantendrá la coordinación adecuada con los Ayuntamientos afectados, así como con la Cámara Agraria, Confederación Hidrográfica y resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción del proyecto.
- Al objeto de contribuir a la mejora de la seguridad vial de los ciclistas y de acuerdo con los objetivos y directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se analizará la compatibilidad de las actuaciones a proyectar con el uso de la carretera por parte de los ciclistas, de forma que se evite que el diseño proyectado incluya elementos que puedan mermar la seguridad de los mismos.

**Programación para la redacción:** Se estima un período de dieciocho (18) meses como tiempo necesario para la redacción de los proyectos, contados a partir de la firma del contrato de Asistencia Técnica.

**Presupuesto Base de Licitación:** Teniendo en cuenta el incremento en el índice de precios al consumo desde la fecha de redacción del estudio informativo, y de acuerdo además con la propuesta de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, se estima que el Presupuesto Base de Licitación de las obras ascenderá aproximadamente a **VEINTE MILLONES DE EUROS (20.000.000,00 €)**.

### **1.3. ANALISIS DE LA DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL**

Del análisis realizado se deduce que las alternativas 2 y 3 presentan en términos generales valores de impactos negativos más elevados que la solución 1, destacando sobre todo las siguientes cuestiones:

En la solución 2, los impactos sobre la ribera del río, la fauna y, en especial, el paisaje que derivan de la afección al río Noguera Pallaresa en la solución 2, y también la afección al paisaje y al patrimonio cultural por la implantación de la carretera en el entorno del núcleo de La Pobla y sus huertas anejas.

En la solución 3, el principal impacto es el paisaje.

Desde el punto de vista medioambiental, la solución 1 tiene una valoración muy superior, especialmente en la fase de explotación.

**Impactos significativos de la alternativa elegida:** En la solución 1 elegida, según el estudio de impacto ambiental, hay dos parámetros ambientales que resultan negativos, aunque en una medida comparativamente mucho más favorable que en el resto de las soluciones, y que son los siguientes: la ocupación de terrenos, con afección de parte de la zona de expansión urbana del pueblo (aunque fuera de la zona calificada como urbana) y la necesidad de buscar vertederos para un gran volumen de tierras sobrante.

Por otra parte, no puede hablarse de impactos que puedan considerarse significativos tras el establecimiento de las medidas correctoras, pues todos ellos se califican de moderados o compatibles.

Los principales impactos, calificados como severos en el estudio de impacto ambiental que pasan a ser moderados con las medidas correctoras, son los siguientes:

- *Afección al flujo del acuífero por la perforación del túnel.*
- *Afección al paisaje por los desmontes en el emboquille del túnel y por la construcción del puente sobre el río Flamicell.*

**Impactos y las medidas correctoras:**

- Posible afección a los acuíferos, interrumpiendo, disminuyendo o contaminando el flujo. Las medidas correctoras son.
  - Estudios detallados del flujo para prever la posible afección.
  - Captaciones y conducciones para restituir los caudales a los cauces públicos.
- Afección al paisaje en los desmontes del emboquille del túnel y el viaducto sobre el río Flamicell. Las medidas correctoras son.
  - Revegetación y plantaciones en los desmontes y en los conos de los estribos y pilas del viaducto.

#### **1.4. ANALISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO MODIFICADA**

Según se cita en la Orden de Estudio Modificada se deberá desarrollar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y construcción, las actuaciones necesarias para la ejecución de una variante en La Pobla de Segur, carretera N-260, adecuando los trabajos realizados hasta el momento a la legislación y normativa técnica vigente, incluyendo los trabajos necesarios para la tramitación de un nuevo procedimiento ambiental.

El proyecto de construcción se desarrollará bajo las siguientes características:

**Velocidad de proyecto:** V=80 km/h.

**Restantes características:** Las contenidas en la vigente Norma de Trazado 3.1-IC (Orden FOM/273/2016) para una carretera C-80.

**Instrucciones particulares:**

- Para la redacción de los proyectos se aprovecharán, en la medida de lo posible, los estudios realizados previamente durante la redacción del proyecto de trazado de la variante. No obstante, los proyectos se adaptarán a los nuevos condicionantes y a la legislación y normativa técnica vigente aplicable a la Red de Carreteras del Estado, ajustándose además a las notas de servicio 8/2014 y 9/2014 sobre redacción de proyectos de trazado y construcción. También se tendrá en cuenta, en la medida de lo posible, la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
- Se realizará la tramitación ambiental del proyecto que corresponda, de acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación de Impacto Ambiental (modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre).
- Una vez superada la tramitación ambiental, se procederá a desarrollar el proyecto de trazado y el proyecto de construcción.
- El proyecto de trazado contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones y ocupaciones temporales. Una vez aprobado provisionalmente, la relación de bienes y derechos afectados se someterá al trámite de información pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.
- Además de la coordinación con otros departamentos ministeriales a la que se refiere el artículo 8 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, se mantendrá la coordinación adecuada con Comunidad Autónoma, Administraciones Locales, Cámaras Agrarias, Confederación Hidrográfica del Ebro, Agencia Catalana del Agua y resto de entidades y organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción de los proyectos.

- Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, para la solución que finalmente se adopte, y que deberá contar con la aprobación del titular. En la redacción de los proyectos quedará explícito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos. Las propiedades colindantes no tendrán acceso a la carretera de nuevo trazado.
- Se tendrá en cuenta la compatibilidad del uso de la infraestructura por usuarios vulnerables tales como ciclistas.
- Se utilizará la base de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras en la última versión vigente en el momento de redactar los proyectos.

**Programación para la redacción:** Se estima necesario un plazo de dieciocho (18) meses para la finalización de la redacción de los trabajos contratados.

**Presupuesto aproximado:** De acuerdo con la propuesta formulada por la Demarcación del Carreteras del Estado en Cataluña, con los datos disponibles en este momento se estima que el presupuesto aproximado de licitación de las obras podría ascender a **VEINTE MILLONES DE EUROS (20.000.000,00 €)**, incluyendo el IVA aplicable (21%).

### **1.5. ANALISIS DEL INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DE NOVIEMBRE DE 2020**

En el informe de impacto ambiental emitido desde la Subdirección General de Medio Natural se incluyen las siguientes prescripciones ambientales, siendo analizadas:

1.- Teniendo en cuenta el informe de la Agencia Catalana del Agua, se incorporarán al proyecto las siguientes consideraciones técnicas:

- Las principales afecciones al sistema hidrológico superficial se sitúan en los cursos fluviales del río Flamisell, el río Noguera Pallaresa y el barranco de Vallcarça. En relación a estos cursos se realizan las siguientes observaciones:

- *Río Flamisell:* El estribo en el margen derecho invade de manera poco significativa la zona de flujo preferente (ZFP) del río Flamisell, ocupando en mayor grado la zona inundable (ZI), por lo que se estará lo dispuesto en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH).
- *Río Noguera Pallaresa.* La traza es paralela al margen izquierdo, situándose a unos 184 m, permitiendo la continuidad de la ZFP y ZI.
- *Barranco de Vallcarça.* El viaducto respeta la ZFP y ZI, no obstante, se considera que las obras de drenaje proyectadas (OD 1+860 TRONCO y OD 0+340 EJE 12) deben ser revisadas en la fase de proyecto de construcción para permitir la correcta permeabilidad de la traza.

En esta fase de proyecto, se ha cambiado la solución final del trazado de la variante, por lo que las obras de drenaje planteadas anteriormente ahora no tienen sentido debido al cambio de trazado. Por ejemplo, la O.D. 1+860 actualmente no se plantea y el drenaje se ha solucionado en ese punto mediante una cuenta de guarda de desmonte C.M.I. 1.8-2.0.

- A pesar de que el drenaje longitudinal no es competencia de la Agencia se propone al titular de la infraestructura que incorpore al proyecto constructivo mecanismos que permitan la laminación de la escorrentía procedente de la plataforma y de los terrenos limítrofes a la carretera, a fin de no concentrar el flujo de agua aguas abajo de las obras de drenaje longitudinal proyectadas.

Esta medida ha sido considerada en el diseño de los drenajes longitudinales con las cunetas de guarda de desmonte y de pie de terraplén.

- Se recomienda al titular de la infraestructura que, en aquellos casos donde no haya un cauce definido, realice cunetas a la salida de las obras de drenaje, tanto si se trata de drenaje transversal como longitudinal, que actúen como estanques amortiguadores, para devolver el agua otra vez al medio de forma difusa.

En el estudio de drenaje realizado se ha diseñado cunetas a la salida de aquellos drenajes en el que los cálculos realizados así lo recomendaban.

- *El drenaje longitudinal de la carretera solo se desaguará en cauce natural público si éste tiene capacidad hidráulica suficiente para absorber este caudal o no se producen afectaciones a terceros. En caso contrario, como posible solución, la Agencia propone realizar balsas de retención de agua antes del vertido a cauce a fin de garantizar una mínima laminación de caudal y disipación de energía. El mantenimiento de estas balsas irá a cargo del titular de la infraestructura.*

Tras los cálculos realizados no se considera necesario instalar balsas de retención de agua antes del vertido al cauce.

- *En las captaciones de agua existentes (autorizadas/concedidas), fuentes y manantiales, se requiere que el titular de la infraestructura garantice la calidad y cantidad de agua subterránea existentes en el ámbito de proyecto con anterioridad a las obras.*

Según la información recabada del IGME y del SIAS, no existe en las proximidades de la zona de actuación ningún punto de agua.

- *Incorporación de medidas que garanticen la calidad y cantidad de agua actual a las fuentes y manantiales con uso social, ambiental o económico existentes en el ámbito de estudio. A tal efecto, se requiere que el titular de la infraestructura realice un inventario de fuentes y manantiales existentes a ambos lados del trazado dentro de una distancia mínima de 500 m, y realice un aforo y analítica de estos puntos para tener una referencia de los caudales y calidad del agua a garantizar durante las obras. Esta campaña de campo se reforzará con una red de control hidrogeológica enfocada básicamente al seguimiento mensual, durante la fase constructiva del proyecto, del caudal de las fuentes identificadas en la campaña de campo. En este sentido, se recomienda el inicio del seguimiento con un mínimo de 3 meses de antelación de la ejecución de la obra.*

Esta medida será tomada en consideración y, previamente al inicio de las obras se realizara un inventario de las fuentes y manantiales, con el fin de garantizar que la calidad y el caudal de agua se mantienen durante las obras

- *Se requiere la caracterización química del acuífero en la zona de obra previa a las actuaciones. Esta caracterización tiene que incorporar, al menos, los iones mayoritarios y en caso de detectar suelos contaminados o colmatados, además, es necesaria una analítica específica y completa de compuestos minoritarios (inorgánicos y orgánicos).*

Se tendrá en cuenta.

- *Se requiere el diseño de mecanismos que devuelvan el agua desaguada otra vez al medio con una calidad equivalente a los objetivos ambientales del medio receptor.*

Se instalarán 6 balsas de decantación de sedimentos, dos en cada viaducto, una a la salida del túnel en su lado este y otra en las instalaciones auxiliares.

- *Será necesario que el titular de la infraestructura incorpore en este proyecto medidas para minimizar el tiempo de exposición de los terraplenes a la erosión causada por el agua en caso de lluvias, para evitar el arrastre de sedimentos hacia los cursos fluviales, como por ejemplo coberturas de tierra vegetal e hidrosiembra de los taludes una vez acabados los trabajos.*

Todos los taludes de desmonte en suelo y terraplenes serán revegetados.

- *Sería conveniente el empleo de otra metodología de impermeabilización de la plataforma de instalaciones auxiliares más sostenible con el medio ambiente, por ejemplo, considerando el uso de materiales geotextiles.*

Se realizará una impermeabilización de la plataforma de las instalaciones auxiliares con una membrana de geotextil bajo el hormigón.

- *La cara superior de los encepados de los pilares y estribos de los viaductos debe estar situada a una profundidad igual o superior a la suma de la erosión general y la erosión local por estrechamiento para 500 años de periodo de retorno, siempre que en toda esta profundidad se constate presencia de material potencialmente erosionable.*

Se tendrá en cuenta en la fase de proyecto de construcción.

- Sería conveniente la consideración de una tipología de cimentación del viaducto que evite la impermeabilización del terreno aluvial. El uso de bentonita con presencia de pozos en explotación puede hacer que se produzca una migración de los lodos hacia los pozos, impermeabilizando el terreno aluvial a su paso.

Se tendrá en cuenta en la fase de proyecto de construcción.

- Se requiere una impermeabilización del túnel que garantice unos umbrales de drenaje permanente máximos de 0,17 l/s·km de túnel.

Se tendrá en cuenta.

La **Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de Cataluña** ha informado favorablemente el proyecto al considerar correctas las medidas previstas, aunque aporta las siguientes mejoras que se considerarán para su incorporación al proyecto constructivo:

- Para mitigar el impacto paisajístico, el impacto acústico y el efecto barrera es necesario aumentar la longitud del túnel en ambos extremos mediante la construcción de un falso túnel. La longitud deberá ser la necesaria para conseguir la plena integración con el entorno (boca sur unos 100 m y boca norte unos 50 m). Este aumento en la boca sur supone modificar la reposición de la carretera, lo que implica que se deberá hacer un estudio específico paisajístico para esta reposición.

El túnel se ha proyectado con un falso túnel en la zona de la entrada y otro a la salida, tal y como se puede ver en los planos de planta.

- Otra medida a mejorar es la integración de los desmontes entre el río Flamisell y el túnel, que se habrán de diseñar con una pendiente 3H:2V para conseguir una completa revegetación e integración en el paisaje.

Por razones técnicas y de seguridad los desmontes de acceso al túnel por el lado del río Flamisell se han diseñado con pendiente 3H:2V los 6,5 primeros metros y con una pendiente 2H:1V a partir de 6,5 m hasta la coronación. Estos desmontes serán revegetados en los tramos excavados en suelo, con el fin de favorecer la integración ambiental de los mismos.

La **Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de Cataluña**, en referencia al vector de contaminación acústica, informa que según la metodología expuesta, se valida el estudio acústico presentado y se condiciona dicho estudio a que el proyecto constructivo incluya un estudio acústico de detalle con las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos en el anejo 1 de la Ley 16/2002 de protección contra la contaminación acústica, modificado por el Decreto 176/2009. Dicho estudio deberá ser validado por el Servicio de Prevención y Control de la Contaminación Acústica y Lumínica del Departamento de Territorio y Sostenibilidad.

Se ha realizado un estudio acústico de detalle.

Para compensar la potencial afección sobre los hábitats de interés comunitario identificados, se elaborará un proyecto específico de revegetación en el que se identifiquen las parcelas sobre las que se pretende actuar, bien sean procedentes de expropiación o por acuerdos con los propietarios, y se definirán las especies, periodos de plantación, sistemas de protección, calendario de mantenimientos, riegos, reposiciones, seguimiento, etc. que permita un alto grado de eficacia en la medida. La cuantía de la compensación de las superficies afectadas estará en función de la tipología del hábitat y del grado de madurez y desarrollo del mismo.

En la restauración de los hábitats de interés comunitario afectados, se tendrá en cuenta el trabajo «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 todo caso, este proyecto de revegetación compensará cada uno de los hábitats de interés comunitario afectados por el proyecto, con el objetivo de evitar la pérdida neta de biodiversidad, tal como recoge uno de los principios previstos en el artículo 2 de la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. El Art. 45 de la misma Ley recoge la obligación para los órganos competentes para la adopción de las medidas necesarias para evitar el deterioro o la contaminación de los hábitats fuera de la Red Natura 2000. Este proyecto deberá estar avalado por el órgano autonómico competente.

---

*Con el fin de elaborar un único proyecto de revegetación para todo el proyecto, se integrará en el anterior la restauración vegetal de todas aquellas superficies previstas en el documento ambiental: taludes, riberas, superficies de instalaciones auxiliares, etc., que tendrá el mismo grado de definición y un periodo mínimo de seguimiento y control de tres años.*

Se tendrá en cuenta en la fase de proyecto de construcción.

Antes del inicio de las obras se contará con el plan de residuos aprobado por la autoridad competente, en el que se concretarán, entre otros, los destinos de los materiales de excavación, sus características y condiciones de gestión y, en su caso, los proyectos de restauración de las zonas utilizadas como vertederos.

Se tendrá en cuenta en la fase de proyecto de construcción.

Se contará con un plan de prevención de incendios antes de comenzar los trabajos.

Se recoge dicho aspecto.



## **APÉNDICES**



## **APÉNDICE Nº1. ORDEN DE ESTUDIO**





MINISTERIO DE FOMENTO

MINISTERIO DE FOMENTO  
REGISTRO GENERAL  
019865 04.12.2007  
07 REGISTRO DE SALIDA

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS  
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACIÓN

PREF.  
FECHA  
ASUNTO

23-L-4070/T3-L-4070  
Madrid, 3 de Diciembre de 2007  
Traslado Orden de Estudio

DEMARCACIÓN CARRETERAS ESTADO EN CATALUÑA.  
La Marquesa, 12  
08071 - BARCELONA

Ministerio de Fomento  
12 DIC. 2007  
Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña  
ENTRADA 6728

Adjunto se remite fotocopia de la Resolución de la Dirección General de Carreteras, de fecha 29 de Noviembre de 2007, por la que se autoriza la Orden de Estudio de referencia.

LA INGENIERA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

*Beatriz Velázquez Calleja*  
Fdo: Beatriz Velázquez Calleja

Traslados:  
Demarc. Carr. Estado en Cataluña  
Unid. Carr. Est. en Lleida  
Subd. Gral. Proyectos  
Área Planeamiento.  
Servicio de Datos Básicos.

PASEO DE LA CASTELLANA, 87  
28071 MADRID  
TEL.: 91 5979231  
FAX.: 91 5978539



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS  
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACIÓN

23-L-4070 / T3-L-4070

Resolución de la Dirección General de Carreteras, por delegación en la Subdirección General de Planificación, por la que se autoriza:

Orden de Estudio. Proyecto de Trazado y Construcción.  
"CARRETERA N-260, EJE PIRENAICO. VARIANTE DE LA POBLA DE SEGUR. P.P.K.K. 307,000 al 309,700"  
RED DE CARRETERAS DEL ESTADO.  
**LLEIDA**

El estudio informativo de clave EI1-L-09, "Carretera N-260, P.P.K.K. 307 A 309,7. Variante de la Poble de Segur" ha tenido una larga tramitación, quedando redactado en octubre de 1995. En el año 2003 se actualizó el estudio informativo, de manera que el 25 de junio de 2004 se aprobó provisionalmente el estudio. Posteriormente, mediante anuncio en el BOE de 4 de noviembre de 2004, el estudio informativo se sometió a información pública.

Con fecha 12 de julio de 2007 (BOE de 26 de septiembre) la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formuló la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental y, finalmente, el pasado 14 de noviembre se aprobó definitivamente el estudio informativo. Por lo tanto debe ahora pasarse a la fase de redacción de los proyectos de trazado y construcción.

En consecuencia, y examinada la propuesta remitida por la Demarcación de carreteras del Estado en Cataluña, **RESUELVO:**

- Que, bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, sean redactados los siguientes estudios:

**Tipo:** Proyecto de trazado y construcción.  
**Clave:** Proyecto de trazado: T3-L-4070  
Proyecto de construcción: 23-L-4070

**Situación:** N-260, Eje Pirenaico.  
Tramo: Variante de La Poble de Segur.  
P.P.K.K.307,000 al 309,700.  
Longitud aproximada: 1,95 km.

**Clase:** Variante de población. Carretera convencional.

**Objeto:**

- Proyecto de trazado:** Desarrollar, con el detalle exigible a un proyecto de trazado, la alternativa seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo de clave EI1-L-09, de forma que se dé cumplimiento a las prescripciones de la aprobación definitiva del estudio y de su Declaración de Impacto Ambiental.
- Proyecto de construcción:** Desarrollar las actuaciones del proyecto de trazado con el detalle exigible a un proyecto de construcción.

MINISTERIO DE FOMENTO



23-L-4070 / T3-L-4070

**Contenido:**

Los proyectos de construcción y de trazado deberán contener los documentos especificados en los artículos 27 y 28 del Reglamento General de Carreteras, respectivamente. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción.

**Características:**

**Velocidad de proyecto:** 80 km/h

**Secciones tipo en carretera a cielo abierto y en túnel:** las correspondientes a la velocidad de proyecto considerada, conforme a la Norma 3.1-I.C.

**Instrucciones particulares:**

1. Los proyectos cumplimentarán las prescripciones impuestas en la aprobación definitiva del estudio informativo EI1-L-09, así como en la Declaración de Impacto Ambiental.
2. El proyecto de trazado incluirá cuantos datos sean precisos para las expropiaciones a que hubiera lugar.
3. El proyecto de construcción incluirá como anejo un documento denominado "Análisis Ambiental", en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, asimismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras necesarias.
4. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 28 de la vigente Ley de Carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a la nueva carretera.
5. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, que deberá contar con la aprobación del titular.
6. Se mantendrá la coordinación adecuada con los Ayuntamientos afectados, así como con la Cámara Agraria, Confederación Hidrográfica y resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción del proyecto.
7. Al objeto de contribuir a la mejora de la seguridad vial de los ciclistas y de acuerdo con los objetivos y directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se analizará la compatibilidad de las actuaciones a proyectar con el uso de la carretera por parte de los ciclistas, de forma que se evite que el diseño proyectado incluya elementos que puedan mermar la seguridad de los mismos.

MINISTERIO  
DE FOMENTO

23-L-4070 / T3-L-4070

**Asistencia Técnica:**

Se autoriza, previo cumplimiento del Artículo 202 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, la Asistencia Técnica que, en su caso, resulte necesaria para la redacción de los proyectos.

**Programación para la redacción:**

Se estima un período de dieciocho (18) meses como tiempo necesario para la redacción de los proyectos, contados a partir de la firma del contrato de la Asistencia Técnica.

**Presupuesto Base de Licitación:**

Teniendo en cuenta el incremento en el índice de precios al consumo desde la fecha de redacción del estudio informativo, y de acuerdo además con la propuesta de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, se estima que el Presupuesto Base de Licitación de las obras ascenderá aproximadamente a **VEINTE MILLONES DE EUROS (20.000.000,00 €)**.

Estos proyectos, una vez redactados conforme a lo establecido en la presente orden de estudio, serán remitidos para su supervisión a la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Madrid, 29 de NOVIEMBRE de 2007  
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

*[Firma manuscrita]*  
P.D. EL SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN  
Fdo.: Aureliano López Heredia  
(Resolución Delegación de Atribuciones 12-01-94)

MINISTERIO  
DE FOMENTO

**APÉNDICE Nº2. DECLARACIÓN DE IMPACTO**  
**AMBIENTAL**



En la columna «Total», del beneficiario «Ayuntamiento de Úbeda», donde dice: «150000,00», debe decir: «135709,40».

Se debe añadir una segunda fila con el siguiente contenido:

Columna beneficiarios: «Ayuntamiento de Úbeda». Columna CIF: «P-2309200J». Columna proyecto: «Restauración del entorno de la plaza 1.º Mayo». Columna total: «314290,6».

En la columna «CIF» del beneficiario «Comarca de la Jacetania», donde dice: «P-22001251», debe decir: «P-2200125-1».

En la columna «Proyecto», del beneficiario «Ayuntamiento de Segovia», donde dice: «Redacción del proyecto e inicio de las excavaciones arqueológicas para la recuperación del tramo de muralla de Segovia correspondiente al Barrio de la Judería desde la Puerta de San Andrés a la Puerta del Sol», debe decir: «Recuperación del tramo de muralla de Segovia correspondiente al Barrio de la Judería desde la Puerta de San Andrés a la Puerta del Sol».

En la columna «CIF», del beneficiario «Ayuntamiento de Vall de Boi» donde dice: «P-2500074-F», debe decir: «P-2505200-B».

Madrid, 11 de septiembre de 2007.—El Ministro de Cultura, P. D. (Orden CUL/2591/2004, de 22 de julio), el Director General de Bellas Artes y Bienes Culturales, José Jiménez Jiménez.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**16934** RESOLUCIÓN de 12 de julio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Eje pirenaico, CN-260, Variante de La Pobl de Segur (Lleida).

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado a.1 del grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.—El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del estudio informativo es la construcción de una variante de la actual travesía de la carretera N-260 del núcleo urbano de La Pobl de Segur, perteneciente al denominado eje pirenaico. La necesidad de la variante se justifica por el previsible incremento del tráfico, al haber sido acondicionados los tramos colindantes de la N-260: La Pobl de Segur-Senterada y Sort-La Pobl de Segur, así como el tramo Tremp-La Pobl de Segur de la carretera C-247 cuya titularidad corresponde a la Generalitat de Catalunya. Con ello se agravarán las condiciones de circulación, ya insuficientes, en la travesía contribuyendo al deterioro de las condiciones de habitabilidad, en especial por el ruido. Asimismo, se estará limitando la capacidad de la vía por la congestión del tráfico y se estará incrementando el riesgo de accidentes.

El proyecto se localiza en el término de La Pobl de Segur, en la provincia de Lleida.

La travesía de La Pobl de Segur de la N-260 tiene una longitud de unos 1.100 m y se plantea una variante de una carretera bidireccional de dos carriles de 3,50 m de anchura y arcones de 1,00 m. La sección en túnel tendrá dos carriles de 3,50 m, arcones de 0,75 m y una mediana central de 1,00 m. La velocidad de proyecto es de 80 km/h.

En el estudio informativo se analizan y evalúan tres alternativas:

Solución 1: Variante en túnel, que discurre por la zona norte de La Pobl de Segur, con una longitud de 1.948 m. El túnel tiene una longitud de 935 m. Se dispone una glorieta al comienzo del trazado (oeste) con la N-260 y dos semienlaces: uno, antes de la entrada al túnel con la antigua carretera a Senterada y otro, al final del trazado con la carretera N-260 a Sort. Se proyecta un viaducto sobre el río Flamicell de 120 m de longitud.

Solución 2: Variante en terraplén que discurre por la margen derecha del río Noguera Pallaresa y al borde del mismo, al sur y al sureste del núcleo urbano. Tiene una longitud de 2.455 m. Se prevén dos intersecciones en los extremos, una glorieta intermedia de acceso al puente de Querol y una pequeña intersección en T.

Solución 3: Variante a media ladera por la zona norte de La Pobl de Segur, con una longitud de 2.695 m. Se prevé una intersección tipo glorieta al inicio de la variante y dos semienlaces: uno de conexión con la antigua carretera de Senterada y otro al final del trazado con la carretera a Sort. Se proyecta un viaducto sobre el río Flamicell de 180 m de longitud.

El movimiento de tierras, en m<sup>3</sup>, de las tres alternativas es el siguiente:

	Solución 1	Solución 2	Solución 3
Movimiento de tierras no compensado . . . . .	228.600	-157.740	142.300
Excavación en desmonte . . . . .	195.800	60.300	305.000
Excavación en túnel . . . . .	68.100	0	0
Terraplenes y recubrimientos . . . . .	74.900	189.600	208.400

2. Elementos ambientales más significativos del entorno del proyecto.—El trazado se localiza al norte del preirreio interior. Las tres alternativas propuestas discurren al cercanas al río Noguera Pallaresa en su confluencia con el río Flamicell a la altura del pueblo de La Pobl de Segur. Entre los valles de ambos ríos se encuentra un macizo rocoso de orografía abrupta y complicada al pie del cual se encuentra el núcleo urbano de La Pobl de Segur. Desde el oeste, la carretera actual discurre por la margen derecha del río Flamicell atravesando el núcleo urbano y bordeando a la salida del mismo el macizo rocoso por el valle del Noguera Pallaresa.

El medio acuático presenta en el tramo del río Noguera Pallaresa una riqueza faunística notable, dado que su grado de alteración humana es pequeño dada su proximidad a La Pobl de Segur. La especie más representativa es la nutria. No se encuentra una gran representación de vegetación de ribera, aunque quede alguna representación de bosques de galería (como en la cola del embalse de Talarn).

Cabe destacar como bosques en buen estado de conservación los de la umbría del barranco de Valcarga o de Montsor donde aparecen bosquetes de roblel de alto valor ecológico y paisajístico. Destacan los suelos de protección agrícola en las márgenes de los ríos Flamicell y Noguera Pallaresa.

3. Resumen del proceso de evaluación:

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

a) Entrada documentación inicial: En diciembre de 1993 se recibió en la, entonces, Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen (orden de estudio) del proyecto.

b) Consultas previas: Aspectos más relevantes de las respuestas recibidas. En marzo de 1994 la citada Dirección General realizó consultas a diversos organismos y administraciones. Los aspectos ambientales más relevantes de las respuestas recibidas son los siguientes:

Direcció General de Patrimoni Natural. Departament de Medi Ambient. Generalitat de Catalunya: Indica que, aunque de acuerdo con la normativa vigente no es necesario someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, debe hacerse para asegurar la eficiencia de las medidas preventivas y correctoras de impacto ambiental. Indica que la alternativa 1 (en túnel) presenta impactos ambientales menos significativos que la alternativa 2 (por la parte alta de La Pobl de Segur).

Subdirecció General de Conservació de la Natura. Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca. Generalitat de Catalunya: Considera conveniente someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental para minimizar los riesgos de impactos ambientales y para unificar criterios con la legislación de la Generalitat de Catalunya.

Direcció General de Patrimoni Cultural. Departament de Cultura. Generalitat de Catalunya: Indica que ningún yacimiento arqueológico conocido ni ningún elemento relevante del patrimonio arquitectónico quedan afectados por ninguna de las alternativas. La alternativa 2 (por la parte alta del pueblo) puede afectar visualmente a los edificios (de los cuales adjunta ficha), por lo que recomienda la realización de la alternativa 1 (en túnel).

Gobierno Civil de Lleida: Considera que merecen especial atención los siguientes aspectos: evaluar el efecto barrera en el tramo que discurre perpendicular al río Flamicell; el nivel de ruido en la fase de obras y de explotación; y los cambios en el régimen hidráulico del río y el riesgo consecuente de posibles avenidas.

Ayuntamiento de La Pobl de Segur: Manifiesta su conformidad con la alternativa 1 (en túnel).

Instituto Tecnológico Geomínero de España: Relaciona una serie de impactos ac los que debe prestarse especial atención.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental: En enero de 1995 la Dirección General de Política Ambiental remitió las respuestas recibidas a la Dirección General de Carreteras indicando solamente que las contestaciones deberían tenerse en cuenta en la realización del estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

a) Estudio de impacto ambiental: El estudio de impacto ambiental presentado a información pública con el estudio informativo del que forma parte se ajusta en su contenido a lo especificado en el artículo 2 del Real Decreto legislativo de evaluación de impacto ambiental y en la Sección Segunda, artículos 9 al 12, del Reglamento para su ejecución: Real Decreto 1131/1988.

b) Información pública. Resultado: Por Resolución del ministerio de Fomento de 5 de octubre de 2004 (BOE de 4-11-2004) se aprobó provisionalmente y se sometió a información pública el estudio informativo de la Variante de La Pobl de Segur. Esta información pública lo era también a los efectos previstos en el Real Decreto legislativo 1302/1986 de evaluación de impacto ambiental. Se recibieron siete alegaciones, tres de ellas de administraciones y las otras cuatro de particulares. Fuera de plazo se recibió otra de la administración autonómica. Los aspectos ambientales más relevantes de las alegaciones presentadas son las siguientes:

Direcció General de Desenvolupament Rural. Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca. Generalitat de Catalunya: El proyecto no afecta a ninguna competencia ni actuación prevista de este organismo.

Direcció General del Patrimoni Cultural. Departament de Cultura. Generalitat de Catalunya: El proyecto no afecta a ningún bien cultural de interés comunitario (BCIN) ni a ningún edificio inventariado del patrimonio arquitectónico de Cataluña.

Direcció General del Medi Natural. Departament de Medi Ambient i Habitatge. Generalitat de Catalunya (recibida fuera de plazo): Indica los valores más destacados del medio, como el alto valor paisajístico, la presencia de especies como el quebrantahuesos y la nutria, y los hábitat de interés comunitario, que relaciona. En relación con el contenido del estudio de impacto ambiental, indica que no contiene los aspectos legalmente establecidos, dado que carece del presupuesto de medidas correctoras, el programa de vigilancia ambiental y el documento de síntesis (que figuran solamente en el índice del estudio). Recomienda algunos aspectos que deben abordarse de forma detallada en el estudio de impacto ambiental: análisis del impacto acústico, legislación medioambiental vigente, completar las medidas de prevención de incendios forestales y un estudio hidrogeológico en el tramo del túnel. Propone una serie de medidas preventivas y correctoras a incorporar en el proyecto constructivo. Por último, informa favorablemente la solución 1 (en túnel), que valora como la alternativa de menor impacto ambiental.

Ayuntamiento de La Pobl de Segur: Considera la Solución 1 (en túnel) la propuesta más adecuada e incluye unas propuestas para adecuarla a las necesidades urbanísticas del núcleo de La Pobl de Segur. Estas son: modificar la solución del enlace oeste con una solución más urbana; un nuevo puente sobre la variante para conectar zonas de crecimiento urbano; medidas minimizadoras del impacto ambiental de los desmontes y terraplenes situados entre la boca oeste del túnel y el estribo este del puente sobre el río Flamicell; mejorar y reestudiar las zonas previstas para vertederos; no afectar a la capilla de Sant Fructuós situada en el antiguo camino de la Ribà.

Las cuatro alegaciones de los particulares se refieren a afecciones a fincas y propiedades de los alegantes y una de ellas a la excesiva cercanía de la variante al núcleo urbano y a la ubicación y dimensiones de algunos ramales de enlace.

c) Modificaciones introducidas por el Dirección General de Carreteras en proyecto y estudio tras su consideración: Las modificaciones aceptadas por la Dirección General de Carreteras en el informe de alegaciones se refieren a las propuestas realizadas por el Ayuntamiento de La Pobl de Segur, sobre los siguientes aspectos:

Modificación del entronque de la salida sur de la variante con la antigua carretera Senterada por una solución más urbana y con menor ocupación de espacio, de tipo rotonda.

Restitución del camino situado a la altura del p.k. 0+300 por un paso a distinto nivel.

Reconsideración de las zonas de vertido previstas en el estudio informativo: la zona 1 sigue siendo válida; se especifica cual es la zona susceptible de ser utilizada de la zona 3; las zonas 2 y 4 no se consideran ya válidas

como zonas de vertido. Con ello quedan cubiertas las necesidades de la obra.

Tomar las medidas adecuadas en obra para no afectar a la capilla de Sant Fructuós.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto:

a) Información complementaria solicitada por el Órgano Ambiental. En febrero de 2006 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras documentación adicional para completar el estudio de impacto ambiental, para solucionar sus carencias, algunas de ellas debidas a la fecha de redacción del estudio, en 1995. También se solicita información sobre los principales aspectos contenidos en la alegación de la Direcció General del Medi Natural.

El 9 de mayo de 2007 se recibió la documentación solicitada y cuyo principal contenido se refería a los siguientes aspectos: estudio acústico, medidas de prevención de incendios forestales, análisis hidrogeológico, integración paisajística de las bocas de los túneles, actualización y redefinición de las zonas de vertido, hábitat de la Directiva 92/43/CEE, incidencia sobre el quebrantahuesos y la nutria, plan de vigilancia ambiental.

Asimismo en el documento se incluye la planta de la solución elegida con el entronque de la salida sur con la antigua carretera a Senterada modificado, al que se hacía referencia en el informe de alegaciones.

4. Integración de la evaluación:

a. Calidad y adecuación del estudio de impacto y demás información ambiental del Promotor: En el estudio de impacto ambiental se detectaron algunas carencias e insuficiencias relativas a algunas afecciones del proyecto (debidas en parte a la antigüedad del mismo) y la ausencia de algunos capítulos (plan de vigilancia ambiental, documento de síntesis, presupuesto de medidas correctoras) que aún figurando en el índice no se encontraban en el estudio. Por ello se solicitó la información complementaria a la que se ha hecho referencia en el epígrafe anterior.

En la visita efectuada sobre el terreno como parte necesaria de la evaluación ambiental, se detectó que algunos aspectos estaban tratados de forma errónea o inadecuada. Los principales de ellos son la localización de la capilla de Sant Fructuós, hábitat de la Directiva 92/43/CEE, incidencia sobre el quebrantahuesos y la calificación ambiental de la vegetación de ribera del río Flamicell.

Se considera que con las condiciones establecidas en esta declaración quedan solventadas las posibles consecuencias de estos aspectos de la información remitida.

b. Análisis ambiental para selección de alternativas: En el estudio de impacto ambiental se realiza un análisis y evaluación de los impactos de cada una de las tres soluciones planteadas. A continuación se proyectan y valoran las medidas correctoras para cada una de ellas, determinando los impactos residuales. Seguidamente se selecciona aquella solución que resulta menos impactante una vez consideradas las medidas correctoras.

Del análisis realizado se deduce que las alternativas 2 y 3 presentan en términos generales valores de impactos negativos más elevados que la solución 1, destacando sobre todo las siguientes cuestiones:

En la solución 2, los impactos sobre la ribera del río, la fauna y, en especial, el paisaje que derivan de la afección al río Noguera Pallaresa en la solución 2, y también la afección al paisaje y al patrimonio cultural por la implantación de la carretera en el entorno del núcleo de La Pobl y sus huertas anejas.

En la solución 3, el principal impacto es el paisaje. Desde el punto de vista medioambiental, la solución 1 tiene una valoración muy superior, especialmente en la fase de explotación.

c. Impactos significativos de la alternativa elegida: En la solución 1 elegida, según el estudio de impacto ambiental, hay dos parámetros ambientales que resultan negativos, aunque en una medida comparativamente mucho más favorable que en el resto de las soluciones, y que son los siguientes: la ocupación de terrenos, con afección de parte de la zona de expansión urbana del pueblo (aunque fuera de la zona calificada como urbana) y la necesidad de buscar vertederos para un gran volumen de tierras sobrante.

Por otra parte, no puede hablarse de impactos que puedan considerarse significativos tras el establecimiento de las medidas correctoras, pues todos ellos se califican de moderados o compatibles.

Los principales impactos, calificados como severos en el estudio de impacto ambiental que pasan a ser moderados con las medidas correctoras, son los siguientes:

Afección al flujo del acuífero por la perforación del túnel. Afección al paisaje por los desmontes en el emboquille del túnel y por la construcción del puente sobre el río Flamicell.

d. Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán:

Impacto	Medidas correctoras
Posible afección a los acuíferos, interrumpiendo, disminuyendo o contaminando el flujo.	Estudios detallados del flujo para prever la posible afección. Captaciones y conducciones para restituir los caudales a los cauces públicos.
Afección al paisaje en los desmontes del emboquille del túnel y el viaducto sobre el río Flamicell.	Revegetación y plantaciones en los desmontes y en los conos de los estribos y pilas del viaducto.

5. Condiciones al proyecto: Medidas preventivas y correctoras.— Para el desarrollo de la alternativa denominada Solución 1 (en túnel), propuesta por el promotor, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto de construcción los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 Diseño del semienlace oeste. El semienlace oeste —con la antigua carretera a Senterada situado antes de la boca del túnel— se proyectará de acuerdo con los criterios recogidos en el informe de alegaciones y que responden a lo expresado en la alegación realizada por el ayuntamiento de La Pobl de Segur en el proceso de información pública. Un diseño en planta de esta solución figura en el documento de información adicional remitido por la Dirección General de Carreteras, al que antes se ha hecho referencia. Se trata de una solución con menor ocupación de espacio que la del estudio informativo y en la que se ha suprimido el cruce a desnivel de uno de los ramales sobre la variante. La intersección con la antigua carretera a Senterada es de tipo glorieta.

5.2 Afección a la capilla de Sant Fructuós. Se evitará la afección tanto directa como indirecta a la capilla de Sant Fructuós en las fases de construcción y explotación. Se evitará la circulación de vehículos de obra en sus proximidades así como todo tipo de actividades e instalaciones asociadas a las obras.

5.3 Zonas de vertedero. En el documento de información complementaria remitido tras el proceso de información pública se matizaba y modificaba la propuesta del estudio informativo en cuanto a zonas de vertederos permanentes de las tierras sobrantes de la excavación. Sin embargo tras la visita sobre el terreno efectuada antes de formular esta declaración, se ha constatado la inviabilidad o inconveniencia de algunas de las propuestas. Por tanto, en relación con las zonas de vertido se tendrá en cuenta lo siguiente:

Se desestiman las zonas 2 y 4 del estudio informativo por considerarse inviables, de acuerdo con la propuesta de la información complementaria.

La zona de vertido 1 —que en la información complementaria se consideraba que seguía siendo válida— se considera inviable por lo abrupto del terreno en el que se encuentra y la dificultad de accesos desde la carretera lo que conllevaría efectos ambientales muy negativos.

Si podrá utilizarse como zona de vertido una antigua zona de extracción situada junto a la carretera a Sort, en las proximidades del enlace este y de la boca este del túnel. La viabilidad de esta zona, que se detectó en la visita sobre el terreno, deberá ser comprobada aunque en principio se considera adecuada por ser una zona de extracción susceptible de ser restaurada, por su proximidad a la boca este del túnel y por tener fácil acceso desde ésta y desde la carretera.

El área de vertido que se propone en la información complementaria como posible alternativa a la zona 3, se considera inviable por la distancia a la obra y especialmente por encontrarse en una zona poco accesible desde la carretera N-260.

La zona 3 se delimita con mayor grado de detalle en la información complementaria delimitándose cinco parcelas con una superficie de unos 220.000 m<sup>2</sup> y que podría acoger la totalidad de las tierras sobrantes, que representan un volumen no compensado de unos 228.600 m<sup>3</sup>. En estas parcelas se tendrán en cuenta las siguientes condiciones:

No se afectará a zonas con vegetación arbórea.  
No se ocuparán las terrazas más próximas al río Flamicell; así figura en la propuesta de la información complementaria.

Se alterará lo menos posible el relieve del terreno; para ello se limitará la elevación de la cota del terreno a 1,5 m, cuidándose la distribución homogénea de las tierras para conseguir relieves suaves y tendidos, como los existentes.

En cualquier caso, para las tierras sobrantes de la excavación se considerará en primer lugar la posibilidad de restaurar zonas degradadas o canteras que reúnan las condiciones adecuadas o utilizarlas en otras obras deficitarias en tierras, y sólo en último caso se crearan

vertederos permanentes como en la zona 3, a la que se ha hecho referencia.

5.4 Afección al paisaje. Con objeto de disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente. Los falsos túneles tendrán la longitud suficiente para que con el relleno de tierras se cubran al máximo los desmontes, tanto frontales como laterales. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

5.5 Protección de la calidad de las aguas. Con objeto de evitar durante las obras el deterioro de la calidad de las aguas del río Flamicell y se pueda afectar a especies como la nutria, se tendrán en cuenta, además de las medidas previstas en la información complementaria, las siguientes:

Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras al río Flamicell, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación del túnel, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Agencia Catalana del Agua.

5.6 Afección a las aguas subterráneas. Con objeto de disminuir y prever la posible afección a los acuíferos, se realizarán estudios detallados de los mismos. Asimismo, para la redacción del proyecto de construcción, se realizarán sondeos que coincidirán con el trazado y que deberán llegar como mínimo a la base del túnel, que en el estudio informativo corresponde a la cota 540 m. Se localizarán las posibles fuentes interceptadas por la excavación. Se realizarán las conducciones y captaciones necesarias para restituir los caudales a los cauces públicos, cumpliendo la normativa de la ley de Aguas sobre vertido de aguas residuales.

5.7 Protección de la fauna:

Protección de la nutria. Se tendrá en cuenta el Plan de conservación de la nutria (Orden MAB/138/2002, DOGC n.º 3628, 3-5-02) en especial los artículos 4, 5 y 8 del mismo.

Protección del quebrantahuesos. Se tendrá en cuenta el Plan de recuperación del quebrantahuesos en Cataluña (Decreto 282/1994, DOGC n.º 172, 14-11-94) en especial el artículo 7 relativo a actividades de protección. Por ello, si se detectase su presencia en las proximidades de las obras, no se realizarán las actividades ruidosas en la época de nidificación y cría.

5.8 Uso de NFU en el firme de la carretera. En la ejecución del proyecto se deberá fomentar el uso de betunes modificados o mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.— En la información complementaria se incluye un Plan de Vigilancia Ambiental, que no figuraba en el estudio de impacto ambiental. El proyecto de construcción incorporará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta Declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

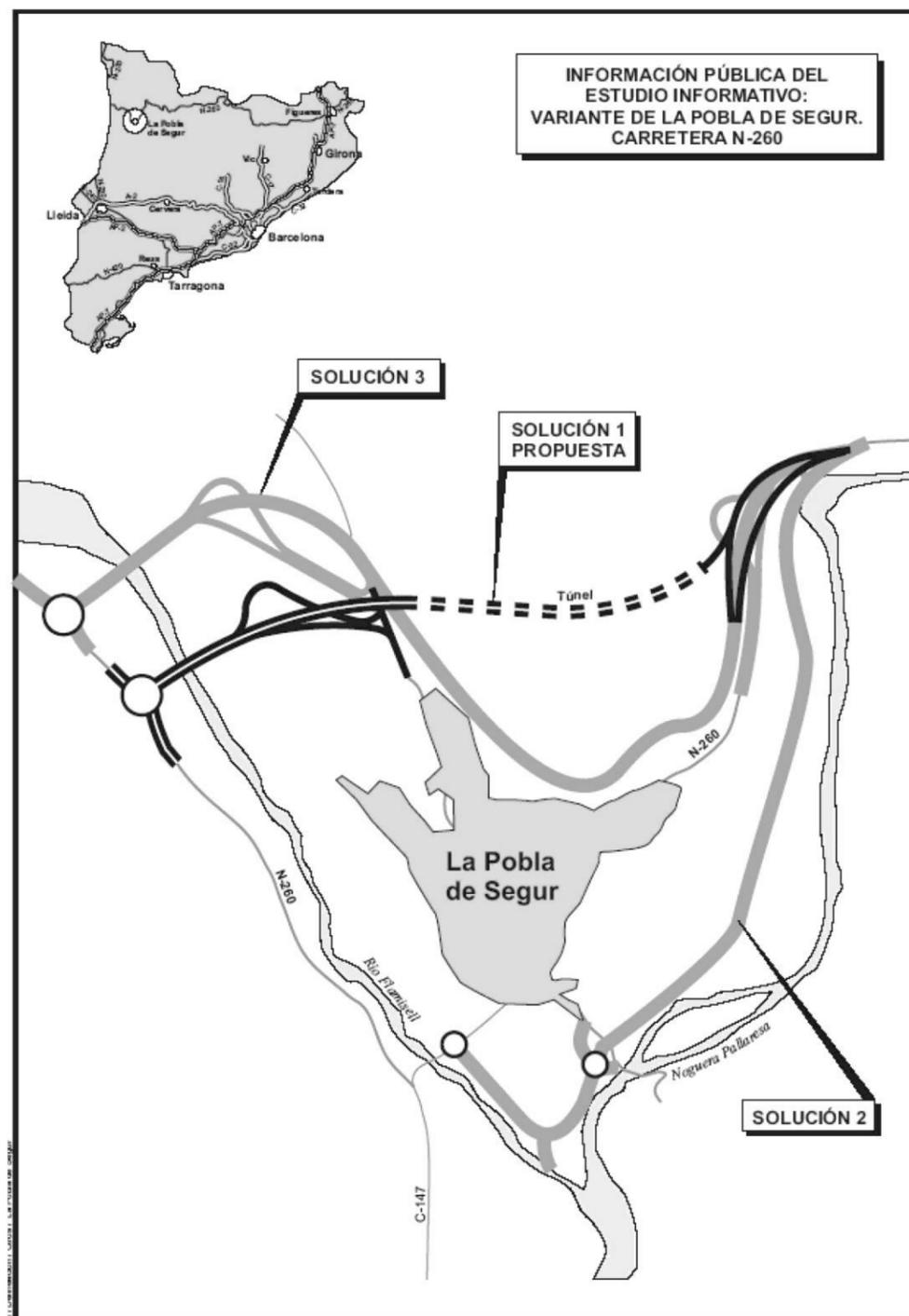
La Dirección General de Carreteras remitirá, antes de la aprobación del proyecto de construcción, documentación relativa al cumplimiento de lo establecido en esta declaración, especialmente lo relativo a las condiciones preventivas y correctoras establecidas.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 9 de julio de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Eje pirenaico, CN-260, Variante de la Pobl de Segur, (Lleida)» concluyendo que siempre

y cuando que se autorice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público y se comunica a Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 12 de julio de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.





**APÉNDICE Nº3. ORDEN DE ESTUDIO**  
**MODIFICADA**





T3/23-L-4070

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE  
Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE  
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE  
PROYECTOS



Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se APRUEBA la siguiente modificación de la ORDEN DE ESTUDIO:

**PROYECTO DE TRAZADO Y DE CONSTRUCCIÓN.**

“CARRETERA N-260, EJE PIRENAICO. VARIANTE LA POBLA DE SEGUR, PP.KK. 307,000 AL 309,700”

**Red de Carreteras del Estado**

**Provincia de Lleida**

El día 29 de noviembre del año 2007 la Dirección General de Carreteras aprobó una orden de estudio por la que se autorizó la redacción de un proyecto de trazado y de construcción para desarrollar, con el grado exigible a los mismos, la variante de La Pobla de Segur en la carretera N-260.

El contrato de asistencia técnica para la redacción del correspondiente proyecto de trazado y de construcción se adjudicó el 23 de diciembre de 2008 a la empresa Sercal, iniciándose el comienzo de los trabajos del contrato tras su firma el 16 de febrero de 2009. Posteriormente, en junio de 2010, el contrato fue cedido a la empresa Tecopy, S.A.

Los trabajos relativos al mismo se paralizaron el 17 de septiembre de 2012, momento en el cual se firmó acta de suspensión total, contándose en esos momentos con un borrador del proyecto de trazado.

Con fecha de entrada 26 de abril de 2019 se ha recibido en la S.G. de Proyectos una propuesta, formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, en la que se solicita continuar y finalizar los trabajos en toda su extensión, para lo que considera necesario la modificación de la orden de estudio vigente para dar cabida a todos los condicionantes habidos desde entonces.

Dicha necesidad surge como consecuencia del tiempo transcurrido desde la suspensión de los trabajos, lo que hace necesaria una actualización y adaptación del proyecto de trazado y construcción a la normativa técnica y legislación vigente que suponen en cualquier caso:

- Un procedimiento ambiental, en base a los criterios recogidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, debido a la caducidad de la declaración de impacto ambiental de 12 de julio de 2007 realizada sobre el estudio informativo de “Carretera N-260, pp.kk. 307 a 309,7. Variante de La Pobla de Segur” (clave: EI1-L-0009).
- Adaptación de los proyectos a la actual normativa que rige los proyectos de trazado y construcción de la Dirección General de Carreteras.

A la vista de lo anterior, y de acuerdo con lo solicitado en este sentido por la Demarcación de Carreteras en Cataluña, **RESUELVO:**

Aprobar la modificación de la orden de estudio, en los siguientes términos:

**Tipo y clave:** Proyecto de Trazado y Construcción: T3-L-4070 / 23-L-4070

**Situación:** N-260. Eje Pirenaico  
Tramo: Variante de La Pobla de Segur.  
Puntos kilométricos aproximados: 307,00 a 309,700  
Longitud aproximada: 2,0 km

**Clase:** Variante de población. Carretera convencional (C-80).

Página 1 de 3  
JMP/mis

T3/23-L-4070

**Objeto del proyecto:**

Desarrollar con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y construcción las actuaciones necesarias para la ejecución de una variante en La Pobla de Segur, carretera N-260, adecuando los trabajos realizados hasta el momento a la legislación y normativa técnica vigente, incluyendo los trabajos necesarios para la tramitación de un nuevo procedimiento ambiental de acuerdo a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

**Contenido:**

Los proyectos de trazado y construcción deberán contener los documentos especificados en el Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo establecido en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirve de base para su redacción.

**Características:**

**Velocidad de Proyecto:** 80 km/h.

**Restantes características:** Las contenidas en la vigente Norma de Trazado 3.1-IC (Orden FOM/273/2016) para una carretera C-80.

**Instrucciones particulares:**

1. Para la redacción de los proyectos se aprovecharán, en la medida de lo posible, los estudios realizados previamente durante la redacción del proyecto de trazado de la variante. No obstante, los proyectos se adaptarán a los nuevos condicionantes y a la legislación y normativa técnica vigente aplicable a la Red de Carreteras del Estado, ajustándose además a las notas de servicio 8/2014 y 9/2014 sobre redacción de proyectos de trazado y construcción. También se tendrá en cuenta, en la medida de lo posible, la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
2. Se realizará la tramitación ambiental del proyecto que corresponda, de acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación de Impacto Ambiental (modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre).
3. Una vez superada la tramitación ambiental, se procederá a desarrollar el proyecto de trazado y el proyecto de construcción.
4. El proyecto de trazado contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones y ocupaciones temporales. Una vez aprobado provisionalmente, la relación de bienes y derechos afectados se someterá al trámite de información pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.
5. Además de la coordinación con otros departamentos ministeriales a la que se refiere el artículo 8 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, se mantendrá la coordinación adecuada con Comunidad Autónoma, Administraciones Locales, Cámaras Agrarias, Confederación Hidrográfica del Ebro, Agencia Catalana del Agua, y resto de entidades y organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción de los proyectos.
6. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, para la solución que finalmente se adopte, y que deberá contar con la aprobación del titular. En la redacción de los proyectos quedará explícito que la

Página 2 de 3  
JMP/mis



T3/23-L-4070

reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos. Las propiedades colindantes no tendrán acceso a la carretera de nuevo trazado.

7. Se tendrá en cuenta la compatibilidad del uso de la infraestructura por usuarios vulnerables tales como ciclistas
8. Se utilizará la base de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras en la última versión vigente en el momento de redactar los proyectos.

**Programación para la redacción de los proyectos:**

Se estima necesario un plazo de veinticuatro meses (18) meses para la finalización de la redacción de los trabajos contratados.

**Presupuesto aproximado:**

De acuerdo con la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, con los datos disponibles en este momento se estima que el presupuesto aproximado de licitación de las obras podría ascender a **VEINTE MILLONES DE EUROS (20.000.000,00 €)**, incluyendo el IVA aplicable (21%).

Los proyectos, una vez redactados conforme a lo establecido en la presente Orden de Estudio, serán remitidos para su supervisión a la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

**Conforme:**

Madrid, 29 de marzo de 2019

**EL SUBDIRECTOR ADJUNTO DE PROYECTOS**

Fdo.: Joaquín Moraleda Palmero

Aprobado:  
Madrid, 29 de marzo de 2019  
**EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS**

Fdo.: Javier Herrero Lizano

**APÉNDICE Nº4. INFORME DE IMPACTO**  
**AMBIENTAL DEL 20 DE NOVIEMBRE DE 2020**



Código seguro de Verificación : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm



MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE  
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

SGEA/CSG/mlr/20200042

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL POR LA QUE SE FORMULA INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO. VARIANTE DE LA POBLA DE SEGUR (LLEIDA), N-260 EJE PIRENAICO, P.K. 307,000 AL 309,700”.**

**Antecedentes de hecho**

Con fecha 6 de mayo de 2019, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la solicitud de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la evaluación ambiental simplificada del proyecto “Variante de la Pobl de Segur (Lleida), N-260 Eje Pirenaico, P.K. 307,000 al 309,700”.

Como antecedentes de este proyecto hay que indicar que, con fecha 12 de julio de 2007 la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formuló la Declaración de Impacto Ambiental sobre la evaluación del estudio informativo de clave EI-1-L-09 “Carretera N-260, Eje Pirenaico, Variante de la Pobl de Segur (Lleida)”, publicada en BOE núm 231 el 26 de septiembre de 2007, concluyendo que siempre y cuando que se autorizase en las condiciones señaladas en el DIA, deducidas del proceso de evaluación, quedaría adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Una vez emitida dicha resolución, con fecha 29 de noviembre de 2007 la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras emitió Orden de Estudio para la redacción del Proyecto de Trazado y Construcción “Variante de La Pobl de Segur. Carretera N-260, Eje Pirenaico, p.k. 307,0 al 309,7. Tramo: La Pobl de Segur”. Sin embargo, los trabajos relativos al proyecto de Trazado se paralizaron el 17 de septiembre de 2012, firmando el acta de suspensión total.

Por último, con fecha 26 de abril de 2019, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña solicita continuar y finalizar los trabajos en toda su extensión, por lo que se modificó la orden de estudio vigente y se solicitó una nueva tramitación ambiental del proyecto, de la que es objeto la evaluación ambiental que aquí se describe.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc  
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm  
FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica



El proyecto comprende la ejecución de una variante en la N-260 que evite la travesía en la Pobl de Segur, ya que el incremento del tráfico y la coherencia con el resto de tramos de esa carretera exigen unas características de plataforma, trazado y capacidad que aconsejan la supresión de la travesía. Además, esta discurre cerca de varios edificios de interés, por lo que no es posible su ensanche o rectificación de trazado.

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

Con fecha 17 de junio de 2020, 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 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:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. DE BIODIVERSIDAD, BOSQUES Y DESERTIFICACIÓN. SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO	No
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO	No
DIRECCIÓ GENERAL DE QUALITAT AMBIENTAL I CANVI CLIMÀTIC. DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA	Sí
DIRECCIÓ GENERAL DE POLÍTQUES AMBIENTALS I MEDI NATURAL. DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT. S.G. DE BIODIVERSITAT I MEDI NATURAL. GENERALITAT DE CATALUNYA	Sí
AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA. DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA	Sí
DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS I MOBILITAT. DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA	No
D.G. DE CARRETERAS. DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA.	No
DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA	No
AGENCIA CATALANA DE PATRIMONI CULTURAL. DEPARTAMENT DE CULTURA. GENERALITAT DE CATALUNYA	No
DIRECCIÓ GENERAL DEL PATRIMONI CULTURAL. DEPARTAMENT DE CULTURA. GENERALITAT DE CATALUNYA	Sí
DEPARTAMENT DE CULTURA. GENERALITAT DE CATALUNYA	No
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN CATALUÑA	Sí

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc  
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm  
FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica



Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico



DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE LLEIDA	No
AYUNTAMIENTO DE LA POBLA DE SEGUR	Si
WWF/ADENA	No
SEO/BIRDLIFE	No
IBERLINCE	No

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, 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 1ª 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:

El objeto del proyecto es la construcción de una variante de la actual travesía de la carretera N-260 en el núcleo urbano de La Pobla de Segur (Lleida), perteneciente al denominado Eje Pirenaico. La necesidad de la variante se justifica por el previsible incremento del tráfico, al haber sido ya acondicionados los tramos que confluyen en La Pobla de Segur: hacia Senterada (dirección norte), a Sort (noreste) de la N-260, y a Tremp por la carretera C-247, cuya titularidad corresponde a la Generalitat de Catalunya. Este incremento del tráfico agravaría las condiciones de circulación, ya insuficientes en la travesía, contribuyendo al deterioro de las condiciones de habitabilidad e incrementando el riesgo de accidentes.

La actual N-260 desde Senterada sigue paralela al cauce del Flamisell por su margen derecha, en dirección norte-sur, lo cruza cerca de su confluencia con el Noguera-Pallaresa, atraviesa la zona urbana y sigue hacia el este para remontar este último río en dirección a Sort. La travesía urbana tiene una longitud de unos 1.100 m.

Se han estudiado dos alternativas, además de la 0 que supone en la actualidad molestias para los habitantes de la localidad de La Pobla, sobre la calidad atmosférica, la calidad acústica y el medio social. Las dos soluciones estudiadas parten de un punto del tramo Senterada-La Pobla, situado al norte del núcleo urbano, desviándose hacia el este y cruzando en viaducto el río Flamisell.

3

Ministerio  
para la Transición Ecológica  
y el Reto Demográfico

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica



A diferencia de la alternativa que plantea un trazado a media ladera, con muros anclados al terreno para reducir los desmontes, la alternativa elegida por el promotor discurre en túnel al norte de la población de La Pobla conectando directamente la carretera que se dirige a Sort con aquella que comunica La Pobla con Senterada. La carretera tiene una longitud de 1.954 m. El trazado de esta solución se inicia en la glorieta de la N-260 y comprende el tramo que va desde el puente sobre el río Flamisell hasta el barranco de Vallcarga. Para sortear el río Flamisell se proyecta un viaducto de 120 m. A partir de este punto y hasta la entrada en el túnel de 856 m de longitud, la variante discurre en desmonte. Inmediatamente después de la salida del túnel, la nueva traza debe salvar el barranco de Vallcarga y una intersección a varias fincas, lo que hace necesaria la ejecución de un segundo viaducto, de 125 m de longitud. Pasado el viaducto, unos 200 m hacia el Noroeste, la traza vuelve a conectar con la actual carretera N-260. Al final del nuevo tramo se prevé la creación de un semienlace que permitirá conectar la variante y la actual N260. Este semienlace permitirá solamente el acceso hacia Sort desde La Pobla. El acceso a La Pobla viniendo desde la población de Sort se resuelve mediante una solución a diferente nivel (semienlace) aprovechando la estructura del barranco de Vallcarga y la traza de la carretera existente.

#### b. Ubicación del proyecto:

El proyecto se localiza completamente en el término municipal de La Pobla de Segur, en la provincia de Lleida.

Al norte de Pobla de Segur y muy próximo al proyecto se encuentra el espacio natural ZEC-ZEPA Serra de Boumort-Collegats (ES5130010), que no se ve afectado por el trazado. Hacia el oeste de la localidad, pero más alejada, se encuentra la ZEC-ZEPA Vall Alta de Serradell – Serra de Sant Gervàs.

#### c. Características del potencial impacto:

A continuación, se exponen los potenciales impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras recogidas en el documento ambiental para su prevención o minimización.

##### Efectos sobre el clima y la calidad del aire

Durante la construcción se generará un impacto leve respecto a los contaminantes atmosféricos. Se podrían producir episodios de emisión de polvo durante la ejecución, que podría ser alto durante los periodos secos, por lo que habrá que adoptar medidas de corrección.

4

Ministerio  
para la Transición Ecológica  
y el Reto Demográfico

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica





El impacto sobre el cambio climático en todo caso es positivo con relación a la situación actual, ya que el proyecto aumentará la fluidez del tráfico, alcanzándose velocidades más constantes y reduciéndose las emisiones contaminantes a la atmósfera.

La Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Generalitat de Cataluña en referencia al vector contaminación lumínica, informa que no es necesario someter el proyecto al trámite de evaluación de impacto ambiental y respecto a la contaminación acústica valida el estudio presentado y se condiciona dicho estudio a que el proyecto constructivo incluya un estudio acústico de detalle, por lo que se incluye una prescripción específica en esta resolución.

Medidas preventivas y correctoras: utilizar maquinaria que cumpla la regulación actual respecto a las emisiones de contaminantes atmosféricos, vigilando su correcto estado de mantenimiento; regar las pistas y zonas de trabajo para evitar el polvo; estabilizar los vertederos temporales con riegos o plantaciones, y reducir la velocidad de los camiones de obra y cubrirlos con lonas o toldos.

#### Efectos sobre los suelos y el relieve

La principal ocupación del terreno será sobre suelo de uso agrícola. Además, el proyecto se sitúa dentro de los límites del espacio de interés geológico Ortoneda-Roc.

La obra generará unos 118.000 m³ de tierras sobrantes, que se depositarán en varias zonas cercanas a la traza; las zonas seleccionadas tienen una superficie en conjunto de más de 150.000 m², lo que permitiría acoger dichos excedentes modificando la cota del terreno en menos de 1 m.

Medidas preventivas y correctoras: se elaborará un Plan de Ocupación a elaborar por el contratista antes del comienzo de las obras, que deberá ser aprobado por la Dirección Ambiental de Obra (DAO) antes del comienzo de su ejecución. Se procederá al jalonado de la zona de ocupación, con el fin de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la cubierta vegetal. Las zonas catalogadas como de alto valor natural, es decir "Zonas excluidas", en las proximidades de las zonas de actuación, serán protegidas durante las obras mediante un vallado en la zona colindante con la obra. En los lugares donde se proyecta la construcción de estructuras sobre los ríos, con el objetivo de producir la mínima afección sobre la vegetación de ribera, se ajustará el jalonamiento al ancho de la estructura. En la localización de elementos auxiliares temporales y acopios no se afectarán las zonas de interés botánico o faunístico, ni a la red de drenaje superficial, minimizando las afecciones al paisaje y priorizando de zonas de fácil restauración. Se dismantelará todas las instalaciones

5

Ministerio  
para la Transición Ecológica  
y el Reto Demográfico

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica



para poder llevar a cabo tareas de recuperación y restauración paisajística, una vez acabadas las obras. Se impermeabilizará el terreno en la planta general de las instalaciones que asegure la estanqueidad de su superficie frente a derrames accidentales, previendo un sistema de recogida de dichos vertidos.

#### Efectos sobre la hidrografía

Durante la ejecución de esta obra pueden ocurrir derrames de sustancias contaminantes procedentes de la maquinaria, que puedan llegar a afectar al suelo y a las aguas, ya que la variante cruza el río Flamisell y el barranco Vallcarga mediante viaductos de 120 y 125 m respectivamente. Este último desagua al Noguera-Pallaresa, que forma parte de la ZEC Serra de Boumort-Collegats. Respecto al tramo en túnel no se prevé intercepción del flujo del acuífero, según los estudios geológicos realizados, aunque se recomienda utilizar materiales impermeables para su construcción.

La Agencia Catalana del Agua, aunque informa favorablemente el proyecto, aporta una serie de consideraciones que se incorporan como prescripciones técnicas en esta resolución. En todo caso, las actuaciones proyectadas en las áreas del dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre y policía requerirán la autorización de este organismo.

Medidas preventivas y correctoras: Se excluyen aquellos terrenos considerados como permeables (cuaternarios) para la ubicación de zonas de acopio e instalaciones auxiliares para evitar la contaminación por vertidos accidentales en el acuífero; creación de plataforma de mortero de 10 cm de espesor para evitar filtraciones al terreno; colocación de barreras de retención de sedimentos; ejecución de 5 balsas de decantación para la extracción de sedimentos antes de su vertido, una en la zona de excavación del túnel, y otras cuatro en las proximidades del cauce del río Flamisell y del barranco de Vallcarga.

#### Efectos sobre la flora y vegetación

El impacto que la construcción y puesta en funcionamiento de la vía cause sobre la vegetación de la zona vendrá dado principalmente por la eliminación o destrucción de la vegetación por el desbroce y despeje de la zona a ocupar. De manera temporal durante el periodo de ejecución de la obra se producirán emisiones de polvo, partículas, GEI, que podría afectar a la vegetación presente.

6

Ministerio  
para la Transición Ecológica  
y el Reto Demográfico

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica





La Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad informa que, comprobadas las bases cartográficas disponibles, no se detectan potenciales afectaciones a especies de flora catalogada, según el Decreto 172/2008, de 26 de agosto, de creación del Catálogo de flora amenazada de Catalunya. Tampoco ha detectado afección a los hábitats de interés comunitario prioritarios.

El documento ambiental identifica la potencial afección del proyecto a distintos tipos de hábitats de interés comunitario, por lo que se establece una prescripción específica para compensar este impacto.

Medidas preventivas y correctoras: jalonar los caminos de tránsito de la maquinaria de obra; regar los caminos para reducir la emisión de polvo; restaurar la cubierta vegetal mediante siembras y plantaciones, revegetación en zonas de ribera y establecer un plan de prevención de incendios.

#### Efectos sobre la fauna

El trazado propuesto está dentro de los límites del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos. Además, el río Noguera Pallaresa junto con el río Flamisell son dos cauces incluidos dentro del Plan de Recuperación de la Nutria.

El documento ambiental propone diversas medidas preventivas y correctoras que mitigan los potenciales efectos, entre ellas destacan: la prohibición de realizar, despejes, desbroces ni voladuras en los meses comprendidos entre enero y abril, ambos incluidos, ampliable hasta junio por nidificación quebrantahuesos; se analizarán en fase proyecto si existen líneas eléctricas afectadas por el trazado, y en la reposición de las mismas se estudiará la posibilidad de instalar sistemas antielectrocución y balizas salvapájaros que den mayor visibilidad a los hilos; se garantizará en todo momento la funcionalidad de la red de drenaje natural del terreno; y revegetar inmediatamente aquellas superficies afectadas por las obras, mediante la utilización de especies propias de la zona

La construcción de la nueva carretera podría fragmentar el territorio impidiendo el paso de la fauna de un lado al otro de la misma y provocando una división en las poblaciones de las diferentes especies afectadas. Sin embargo, la construcción del viaducto sobre el río Flamisell, del viaducto del barranco de Valcarça y la del túnel garantizará la conectividad entre ambos lados del trazado.

7

Ministerio  
para la Transición Ecológica  
y el Reto Demográfico

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica



#### Efectos sobre los espacios naturales

El proyecto no se encuentra sobre ningún espacio natural de especial protección, siendo el más próximo la ZEC-ZEPA Serra de Boumort-Collegats (ES5130010), al norte de La Pobla de Segur. Hacia el oeste de la localidad, pero más alejada, se encuentra la ZEC-ZEPA Vall Alta de Serradell – Serra de Sant Gervàs. El tramo de la N-260 de Senterada-La Pobla discurre precisamente entre estos dos espacios naturales, separados más de 3 km entre sí.

El tramo final de la variante se acerca a unos 100 m del río Noguera-Pallaresa, también integrado en la ZEC-ZEPA Serra de Boumort-Collegats, aunque no es afectado directamente.

El documento ambiental incluye un apartado específico donde se analizan los potenciales efectos de la variante sobre los valores naturales de la ZEC-ZEPA Serra de Boumort-Collegats y concluye que no se producirá ninguna afección a los objetivos de conservación del lugar RN2000. En todo caso, para evitar posibles afecciones durante la construcción establece medidas preventivas y correctoras sobre el suelo, vegetación, fauna e hidrografía.

#### Efecto sobre la población

Durante la fase de ejecución, el impacto se deberá al ruido producido por la maquinaria utilizada durante las operaciones de desbroce, movimiento de tierras, explanación y extensión del nuevo firme. Además, habrá cortes de carretera y desvíos de tráfico, así como en servicios varios, que supondrán molestias para la población.

El proyecto supondrá una mejora de las condiciones de circulación y seguridad. Se reducirá también el impacto tanto acústico como de calidad del aire en La Pobla de Segur, al disminuir la circulación por el interior de la zona urbana.

Durante la fase de explotación el ruido será debido al tráfico. Por ello, se ha realizado un estudio acústico mediante modelización numérica, con objeto de determinar las medidas correctoras necesarias para garantizar niveles sonoros que cumplan con los objetivos de calidad acústica. Se ha analizado la situación de diferentes receptores (viviendas, edificaciones, o límites de la Red Natura), resultando que en ninguno se superaban los límites establecidos, no siendo necesario adoptar medidas correctoras adicionales.

8

Ministerio  
para la Transición Ecológica  
y el Reto Demográfico

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica





No obstante, deberán realizarse mediciones reales de ruido en esos puntos para contrastar la bondad de esta modelización.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural propone para mitigar el impacto acústico, así como el impacto paisajístico y el efecto barrera, aumentar la longitud del túnel en ambos extremos, mediante la construcción de falsos túneles de 100 y 50 m respectivamente.

Medidas preventivas y correctoras: limitar los trabajos al horario diurno; utilizar maquinaria que cumpla la reglamentación en materia de ruidos.

#### Efecto sobre el planeamiento urbanístico y sobre las infraestructuras

El trazado discurre en su mayor parte por suelos sin protección específica, si bien con un tramo de unos 500 m sobre suelo de protección agrícola.

La mejora del trazado tiene un carácter positivo sobre la red de infraestructuras de los núcleos de población por donde discurre.

El Ayuntamiento de La Pobla de Segur incluye una serie de propuestas de modificación de la infraestructura proyectada para su consideración en la elaboración del proyecto constructivo. Entre otras propone la modificación del final del tramo, con una conexión en glorieta de la N-260 con los accesos a la localidad y con dos caminos vecinales existentes; también una glorieta a diferente nivel en la intersección con la actual L-522 que permitiría mejorar las conexiones con dicha carretera. Llama también la atención sobre la posible afección a las instalaciones de desagüe del canal y de la balsa de suministro de agua a las tuberías forzadas de la central hidroeléctrica de La Pobla de Segur, y propone revisar las áreas previstas de vertido del sobrante de tierras de la obra para evitar disminuir las características edafológicas de los suelos actuales, ya que el planeamiento urbanístico prevé preservarlos con su calificación urbanística. En todo caso, se le remitirá al promotor el informe completo del Ayuntamiento para su consideración.

#### Efecto sobre el patrimonio cultural

No existe ningún elemento arqueológico, ni etnográfico ni arquitectónico inventariado que vaya a ser afectado por la construcción de la variante. El más cercano, la capilla de Sant Fructuós, se localiza a más de 160 m del eje del tronco.

La Dirección General del Patrimonio Cultural ha emitido informe favorable al proyecto, que propone como medida preventiva la realización de un seguimiento arqueológico

9

Ministerio  
para la Transición Ecológica  
y el Reto Demográfico

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica



extensivo de la toda la zona de ocupación de la carretera, así como de las instalaciones auxiliares a la obra, y especialmente las zonas de vertido seleccionadas más próximas la capilla de Sant Fructuós, para las actividades de movimiento de tierras, desbroces o vertidos de tierras. Además, se aplicarán medidas de protección en el entorno de dicha capilla.

#### Afección a vías pecuarias y bosques de gestión pública

El proyecto afecta al bosque de gestión pública Emprius, en una superficie aproximada de 1.500 m<sup>2</sup>.

Medidas preventivas y correctoras: jalonar los caminos de tránsito de la maquinaria de obra; restaurar la zona afectada a su estado anterior a las obras.

#### Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes o catástrofes

El documento ambiental analiza la vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves o catástrofes naturales y sus efectos sobre el medio ambiente, concluyendo que no genera impactos severos o críticos sobre el medio natural, excepto para el caso de incendios, pues se considera de alta vulnerabilidad por la vegetación existente (bosques, pastizales y tierras de cultivo). El proyecto contempla que el contratista elabore un plan de prevención de incendios para la fase de construcción.

#### Prescripciones ambientales

Teniendo en cuenta el informe de la Agencia Catalana del Agua, se incorporarán al proyecto las siguientes consideraciones técnicas:

- Las principales afecciones al sistema hidrológico superficial se sitúan en los cursos fluviales del río Flamisell, el río Noguera Pallaresa y el barranco de Vallcarga. En relación a estos cursos se realizan las siguientes observaciones:

- *Río Flamisell*: El estribo en el margen derecho invade de manera poco significativa la zona de flujo preferente (ZFP) del río Flamisell, ocupando en mayor grado la zona inundable (ZI), por lo que se estará a lo dispuesto en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH).

- *Río Noguera Pallaresa*. La traza es paralela al margen izquierdo, situándose a unos 184 m, permitiendo la continuidad de la ZFP y ZI.

10

Ministerio  
para la Transición Ecológica  
y el Reto Demográfico

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica





o *Barranco de Vallcarga*. El viaducto respeta la ZFP y ZI, no obstante, se considera que las obras de drenaje proyectadas (OD 1+860 TRONCO y OD 0+340 EJE 12) deben ser revisadas en la fase de proyecto de construcción para permitir la correcta permeabilidad de la traza.

- A pesar de que el drenaje longitudinal no es competencia de la Agencia se propone al titular de la infraestructura que incorpore al proyecto constructivo mecanismos que permitan la laminación de la escorrentía procedente de la plataforma y de los terrenos limítrofes a la carretera, a fin de no concentrar el flujo de agua aguas abajo de las obras de drenaje longitudinal proyectadas.
- Se recomienda al titular de la infraestructura que, en aquellos casos donde no haya un cauce definido, realice cunetas a la salida de las obras de drenaje, tanto si se trata de drenaje transversal como longitudinal, que actúen como estanques amortiguadores, para devolver el agua otra vez al medio de forma difusa.
- El drenaje longitudinal de la carretera solo se desaguará en cauce natural público si éste tiene capacidad hidráulica suficiente para absorber este caudal o no se producen afectaciones a terceros. En caso contrario, como posible solución, la Agencia propone realizar balsas de retención de agua antes del vertido a cauce a fin de garantizar una mínima laminación de caudal y disipación de energía. El mantenimiento de estas balsas irá a cargo del titular de la infraestructura.
- En las captaciones de agua existentes (autorizadas/concedidas), fuentes y manantiales, se requiere que el titular de la infraestructura garantice la calidad y cantidad de agua subterránea existentes en el ámbito de proyecto con anterioridad a las obras.
- Incorporación de medidas que garanticen la calidad y cantidad de agua actual a las fuentes y manantiales con uso social, ambiental o económico existentes en el ámbito de estudio. A tal efecto, se requiere que el titular de la infraestructura realice un inventario de fuentes y manantiales existentes a ambos lados del trazado dentro de una distancia mínima de 500 m, y realice un aforo y analítica de estos puntos para tener una referencia de los caudales y calidad del agua a garantizar durante las obras. Esta campaña de campo se reforzará con una red de control hidrogeológica enfocada básicamente al seguimiento mensual, durante la fase constructiva del proyecto, del caudal de las fuentes identificadas en la campaña de campo. En este sentido, se recomienda el inicio del seguimiento con un mínimo de 3 meses de antelación de la ejecución de la obra.
- Se requiere la caracterización química del acuífero en la zona de obra previa a las actuaciones. Esta caracterización tiene que incorporar, al menos, los iones

11

Ministerio  
para la Transición Ecológica  
y el Reto Demográfico

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica



mayoritarios y en caso de detectar suelos contaminados o colmatados, además, es necesaria una analítica específica y completa de compuestos minoritarios (inorgánicos y orgánicos).

- Se requiere el diseño de mecanismos que devuelvan el agua desaguada otra vez al medio con una calidad equivalente a los objetivos ambientales del medio receptor.
- Será necesario que el titular de la infraestructura incorpore en este proyecto medidas para minimizar el tiempo de exposición de los terraplenes a la erosión causada por el agua en caso de lluvias, para evitar el arrastre de sedimentos hacia los cursos fluviales, como por ejemplo coberturas de tierra vegetal e hidrosiembra de los taludes una vez acabados los trabajos.
- Sería conveniente el empleo de otra metodología de impermeabilización de la plataforma de instalaciones auxiliares más sostenible con el medio ambiente, por ejemplo, considerando el uso de materiales geotextiles.
- La cara superior de los encepados de los pilares y estribos de los viaductos debe estar situada a una profundidad igual o superior a la suma de la erosión general y la erosión local por estrechamiento para 500 años de periodo de retorno, siempre que en toda esta profundidad se constate presencia de material potencialmente erosionable.
- Sería conveniente la consideración de una tipología de cimentación del viaducto que evite la impermeabilización del terreno aluvial. El uso de bentonita con presencia de pozos en explotación puede hacer que se produzca una migración de los lodos hacia los pozos, impermeabilizando el terreno aluvial a su paso.
- Se requiere una impermeabilización del túnel que garantice unos umbrales de drenaje permanente máximos de 0,17 l/s-km de túnel.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de Cataluña ha informado favorablemente el proyecto al considerar correctas las medidas previstas, aunque aporta las siguientes mejoras que se considerarán para su incorporación al proyecto constructivo:

- Para mitigar el impacto paisajístico, el impacto acústico y el efecto barrera es necesario aumentar la longitud del túnel en ambos extremos mediante la construcción de un falso túnel. La longitud deberá ser la necesaria para conseguir la plena integración con el entorno (boca sur unos 100 m y boca norte unos 50 m). Este

12

Ministerio  
para la Transición Ecológica  
y el Reto Demográfico

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica





aumento en la boca sur supone modificar la reposición de la carretera, lo que implica que se deberá hacer un estudio específico paisajístico para esta reposición.

- Otra medida a mejorar es la integración de los desmontes entre el río Flamisell y el túnel, que se habrán de diseñar con una pendiente 3H2V para conseguir una completa revegetación e integración en el paisaje.

La Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de Cataluña, en referencia al vector de contaminación acústica, informa que según la metodología expuesta, se valida el estudio acústico presentado y se condiciona dicho estudio a que el proyecto constructivo incluya un estudio acústico de detalle con las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos en el anejo 1 de la Ley 16/2002 de protección contra la contaminación acústica, modificado por el Decreto 176/2009. Dicho estudio deberá ser validado por el Servicio de Prevención y Control de la Contaminación Acústica y Luminica del Departamento de Territorio y Sostenibilidad.

Para compensar la potencial afección sobre los hábitats de interés comunitario identificados, se elaborará un proyecto específico de revegetación en el que se identifiquen las parcelas sobre las que se pretende actuar, bien sean procedentes de expropiación o por acuerdos con los propietarios, y se definirán las especies, periodos de plantación, sistemas de protección, calendario de mantenimientos, riegos, reposiciones, seguimiento, etc. que permita un alto grado de eficacia en la medida. La cuantía de la compensación de las superficies afectadas estará en función de la tipología del hábitat y del grado de madurez y desarrollo del mismo.

En la restauración de los hábitats de interés comunitario afectados, se tendrá en cuenta el trabajo «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 todo caso, este proyecto de revegetación compensará cada uno de los hábitats de interés comunitario afectados por el proyecto, con el objetivo de evitar la pérdida neta de biodiversidad, tal como recoge uno de los principios previstos en el artículo 2 de la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. El Art. 45 de la misma Ley recoge la obligación para los órganos competentes para la adopción de las medidas necesarias para evitar el deterioro o la contaminación de los hábitats fuera de la Red Natura 2000. Este proyecto deberá estar avalado por el órgano autonómico competente.

Con el fin de elaborar un único proyecto de revegetación para todo el proyecto, se integrará en el anterior la restauración vegetal de todas aquellas superficies previstas en el documento ambiental: taludes, riberas, superficies de instalaciones auxiliares, etc., que

13

Ministerio  
para la Transición Ecológica  
y el Reto Demográfico

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica



tendrá el mismo grado de definición y un periodo mínimo de seguimiento y control de tres años.

Antes del inicio de las obras se contará con el plan de residuos aprobado por la autoridad competente, en el que se concretarán, entre otros, los destinos de los materiales de excavación, sus características y condiciones de gestión y, en su caso, los proyectos de restauración de las zonas utilizadas como vertederos.

Se contará con un plan de prevención de incendios antes de comenzar los trabajos.

#### 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 2ª 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 "Variante de la Pobra de Segur (Lleida), N-260 Eje Pirenaico, P.K. 307,000 al 309,700" se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) "cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c), ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente" 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

14

Ministerio  
para la Transición Ecológica  
y el Reto Demográfico

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica





**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 “**Variante de la Pobla de Segur (Lleida), N-260 Eje Pirenaico, P.K. 307,000 al 309,700**”, 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](http://www.miteco.es)), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, 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.

(Firmado electrónicamente)  
 EL DIRECTOR GENERAL  
 DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

Ismael Aznar Cano

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc  
 DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>  
 FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>



Código seguro de Verificación : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

CSV : GEN-6d03-cd9a-e29a-7b93-834e-e5bf-634f-d8fc  
 DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>  
 FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 20/11/2020 15:56 | Sin acción específica

