

ANEJO n° 1
ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

ÍNDICE

1..INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	1
2..RESPUESTAS RECIBIDAS EN LOS ESTUDIOS PREVIOS	1
2.1 Consideraciones El Autovía Lleida – Frontera Francesa	1
2.2 Consideraciones El Acondicionamiento carretera N-230. Tramo: Sopeira – Boca Sur nuevo túnel de Viella (2010)	4
3..CONSULTAS REALIZADAS EN EL PRESENTE EI	6
3.1 Organismos consultados y respuestas obtenidas	6
3.2 Integración de las consideraciones efectuadas en el presente EI.....	7

APÉNDICE 1: Declaración de Impacto Ambiental sobre la evaluación del estudio informativo “*Autovía A-14 Lleida-frontera francesa, tramo: Lleida – Túnel de Viella*”

APÉNDICE 2: Respuestas obtenidas en el Estudio Informativo de acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira – Boca Sur del nuevo túnel de Viella (2010)

APÉNDICE 3: Respuestas obtenidas en las consultas realizadas en el presente Estudio Informativo

APÉNDICE 4: Expediente de Información Pública del Estudio Informativo Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo Sopeira – Boca Sur del nuevo túnel de Viella de fecha 2017

1 INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

Teniendo en cuenta los antecedentes del presente proyecto, en la aprobación definitiva del Estudio Informativo de clave E11-E-150 “Autovía Lleida – Frontera Francesa. Tramo: Lleida - Túnel de Viella. Provincias de Huesca y Lleida”, con fecha de 24 de mayo de 2006, se establece que “Se realizará un nuevo Estudio Informativo del tramo Sopeira – Túnel de Viella como carretera convencional para el que serán válidas las consultas realizadas y se tendrán en cuenta las consideraciones de la DIA”.

Según lo expuesto, en el presente estudio se han tenido en cuenta las diferentes observaciones de los organismos consultados que condicionan el ámbito de estudio del presente Estudio de Impacto Ambiental, teniendo en cuenta la recopilación de los antecedentes del Estudio:

- Estudio Informativo de la Autovía A-14 Lleida – Frontera francesa (2006).
- Estudio Informativo. Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo Sopeira – Boca Sur del nuevo túnel de Viella (2010).
- Estudio Informativo. Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo Sopeira – Boca Sur del nuevo túnel de Viella (2017).

Así, en este Anejo se relacionan, en primer lugar, las respuestas obtenidas del periodo de consultas previas realizado durante la tramitación del Estudio Informativo “Autovía Lleida – Frontera Francesa. Tramo: Lleida - Túnel de Viella. Provincias de Huesca y Lleida”. En cada caso se resumen las consideraciones de los organismos consultados, así como el tratamiento de dichas reflexiones.

En segundo lugar, se recopilan las contestaciones recibidas en el periodo de consultas previas para los trabajos de redacción del EI Acondicionamiento de la carretera N-230 tramo Sopeira – Boca Sur del nuevo túnel de Viella, de 2010.

En tercer lugar, en base a los nuevos trazados propuestos, se relacionan las diferentes consultas realizadas durante los inicios de los trabajos del presente Estudio Informativo, presentando las consideraciones efectuadas por los distintos organismos, así como la integración de las mismas en el presente EIA.

En cuarto lugar, posteriormente al proceso de información pública realizado en enero de 2018, se relacionan las alegaciones recibidas y las respuestas a las mismas.

En la fase de respuesta de las alegaciones se tiene en cuenta la guía 2019, de recomendaciones sobre la información necesaria para incluir una evaluación adecuada de repercusiones de proyectos sobre red natura 2000 en los documentos de evaluación de impacto ambiental de la A.G.E., por tratarse de zonas especialmente sensibles.

Finalmente, indicar que en los apéndices se adjunta la siguiente documentación:

- Apéndice 1: Declaración de Impacto Ambiental sobre la evaluación del estudio informativo “Autovía A-14 Lleida-frontera francesa, tramo: Lleida – Túnel de Viella”
- Apéndice 2: Respuestas obtenidas en el Estudio Informativo de acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira – Boca Sur del nuevo túnel de Viella (2010)
- Apéndice 3: Respuestas obtenidas tras las consultas previas realizadas en el Estudio Informativo.
- Apéndice 4: Expediente de Información Pública del Estudio Informativo Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo Sopeira – Boca Sur del nuevo túnel de Viella (de fecha 2017).

2 RESPUESTAS RECIBIDAS EN LOS ESTUDIOS PREVIOS

2.1 Consideraciones El Autovía Lleida – Frontera Francesa

En este apartado se resume el contenido de las contestaciones recibidas a la Memoria Resumen durante el período de Consultas Previas de la tramitación del EI “Autovía Lleida – Frontera Francesa. Tramo: Lleida – Túnel de Viella. Provincias de Huesca y Lleida” (clave EI 1-E-150), que se refieren al ámbito del Estudio de Impacto Ambiental.

Según lo indicado, los organismos que emitieron contestación fueron los siguientes:

- Dependencia de Agricultura de la Subdelegación del Gobierno en Huesca.
- Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.
- Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Aragón.
- Servicio de Obras Públicas, Cooperación y Asistencia Técnica a Municipios de la Diputación de Huesca.
- Ayuntamiento de Arén (Huesca).

- Ayuntamiento de Tamarite de Litera (Huesca).
- Ayuntamiento de Vielha-Mijaran (Lleida).
- Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.

Dichas contestaciones se acompañaron de un informe de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en el que se sintetizaba los comentarios recibidos y se incluían una serie de consideraciones a tener en cuenta para la redacción del Estudio Informativo correspondiente.

➤ Dependencia de Agricultura de la subdelegación del Gobierno en Huesca

Este organismo solicitó que en el Estudio de Impacto Ambiental se llevara a cabo una exhaustiva caracterización del medio y de la capacidad de acogida del mismo frente a la nueva infraestructura, incluyendo las condiciones y medidas correctoras necesarias para garantizar la adecuación ambiental del proyecto, con especial referencia a la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a la protección acústica y al mantenimiento de la permeabilidad territorial transversal y longitudinal del territorio, especialmente las vías pecuarias afectadas.

Tratamiento en el EIA de la Autovía A-14:

Se tuvieron en cuenta los aspectos citados, analizando las afecciones potenciales del proyecto sobre cada uno de los vectores del medio y proponiendo las medidas más adecuadas para minimizar dichos efectos.

Tratamiento en el EIA:

Durante la realización del presente EIA se ha efectuado una caracterización del medio exhaustiva y detallada, analizando los efectos del proyecto sobre cada uno de los vectores ambientales estudiados. Cabe indicar que, para ello se han realizado estudios específicos del medio biótico, sobre la protección acústica y el patrimonio cultural, además de desarrollar otros aspectos ambientales de interés. En base al análisis realizado, se han propuesto una serie de medidas preventivas y correctoras encaminadas a evitar, corregir o minimizar los impactos potenciales previstos.

➤ Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón

Entre las consideraciones indicadas por dicha corporación cabe destacar la petición de estudio de la existencia de especies amenazadas como *Borderea chouardii* en el ámbito de estudio.

Tratamiento en el EIA de la Autovía A-14:

Además de analizar los efectos del proyecto sobre las especies de flora amenazada, se incluyó un plano de distribución de *Borderea chouardii*.

Tratamiento en el EIA:

En el actual EIA se ha estudiado la presencia de especies de flora protegidas como la *Borderea chouardii*, valorando los efectos que puede tener el proyecto sobre la misma.

➤ Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Aragón

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Aragón resolvió la realización y adopción de las siguientes medidas correctoras:

1. PALEONTOLOGÍA:

- Realización de trabajos de prospección paleontológica intensiva en todos los materiales afectados por el proyecto, cuando éstos vayan a ser afectados por movimientos de tierras, desmontes o cualquier tipos de trabajo que pueda producir su destrucción, tanto dentro del corredor escogido como fuera de éste, en el caso de zonas de acopio de áridos, etc.
- Para poder arbitrar medidas concretas de protección del Patrimonio Paleontológico (conservación, protección, documentación o excavación si fuera necesario) será necesario que en los trabajos de prospección paleontológica se contemple la valoración de la importancia, la delimitación de la extensión y el grado de afección de los yacimientos paleontológicos conocidos (yacimientos de Arén, Viacamp y Litera, y Puente de Montañana), así como de los que puedan localizarse como fruto de dichas prospecciones.

2. ARQUEOLOGÍA:

- Respecto a los Bienes de Interés Cultural se deberá respetar, en la medida de lo posible, la realización de cualquier obra o remoción de terreno en su entorno más inmediato.
- De forma previa al inicio de cualquier obra o remoción del terreno, o en la fase definitiva de redacción del proyecto, se deberá realizar una prospección arqueológica intensiva del trazado definitivo de la obra para comprobar la afección o no a las zonas arqueológicas

- conocidas y detectar otras nuevas evidencias, para así poder arbitrar medidas concretas de actuación.
- El informe resultante de dichos trabajos deberá ser remitido al Servicio de Patrimonio Arqueológico, Paleontológico y de Parques Culturales. En él se deberá adjuntar la cartografía de los resultados a escala de cartografía de obra, definiendo el área arqueológica de cada uno de los elementos incluidos.
 - Si durante el fruto de las prospecciones y efectuada la valoración preliminar se localizara algún yacimiento arqueológico se procederá a su protección o excavación y documentación si es necesario.
 - Se deberá tener en cuenta las obras subsidiarias a realizar con la ejecución del trazado, previendo las posibles afecciones al patrimonio a través de la realización de prospecciones intensivas en aquellas zonas que sirvan para tal fin (préstamos, aportes, puentes, drenajes, alteraciones de caminos, nuevos caminos, etc) en el momento que sean conocidas. El informe resultante de dichos trabajos deberá ser remitido al Servicio de Patrimonio Arqueológico, Paleontológico y de Parques Culturales, adjuntando la cartografía de los resultados a escala de cartografía de obra.
 - En el momento de comenzar las obras, se recomienda que un arqueólogo inspeccione las mismas durante toda la fase de ejecución de obra. Si se detectara alguna afección al patrimonio, se deberá notificar inmediatamente al Servicio de Patrimonio Arqueológico, Paleontológico y de Parques Culturales, desde donde se decidirán las medidas de actuación pertinentes.

Además, este organismo facilita un extracto del “Inventario de bienes inmuebles, arqueología, patrimonio histórico de Aragón” en relación a los monumentos megalíticos y a los castillos localizados en la comarca de Ribagorza, catalogados como Bienes de Interés Cultural. Entre los elementos citados por dicho organismo, solamente el Dolmen de Aneto se encuentra dentro del ámbito de estudio.

Tratamiento en el EIA de la Autovía A-14:

Durante la elaboración del EIA de la A-14 se realizaron dos estudios sobre el patrimonio cultural, uno arqueológico y otro paleontológico, que incluyen cartografía a escala 1:5.000. También se contemplaron las medidas propuestas por la Dirección General de Patrimonio Cultural en relación a la protección de elementos culturales de interés.

Tratamiento en el EIA:

En el presente EIA se han tenido en cuenta las consideraciones indicadas, incluyendo las medidas mencionadas anteriormente. Para evaluar las afecciones del proyecto sobre los elementos del patrimonio cultural se ha realizado una prospección superficial del trazado propuesto con el fin de localizar posibles elementos no inventariados.

➤ **Servicio de obras pública, cooperación y asistencia técnica a municipios de la Diputación de Huesca**

Las consideraciones efectuadas por dicho organismo quedan fuera del actual ámbito de estudio.

➤ **Ayuntamiento de Arén (Huesca)**

Las consideraciones efectuadas por dicho organismo quedan fuera del actual ámbito de estudio.

➤ **Ayuntamiento de Tamarite de Litera (Huesca)**

Las consideraciones efectuadas por dicho organismo quedan fuera del actual ámbito de estudio.

➤ **Ayuntamiento de Vielha e Mijarán (Lleida)**

Este organismo emite dos contestaciones, en fecha de diciembre de 2.002 y mayo de 2.003. En la primera indican que se debería enviar copia del expediente al Conselh Generau d’Arán. En el segundo escrito se menciona que la nueva infraestructura tendrá que estar consensuada con las instituciones aranesas afectadas.

➤ **Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental**

Este organismo emite un recibo de la memoria resumen de la Autovía A-14, informando de la comunicación del documento a los asociados con el objeto que éstos aporten sus sugerencias al respecto a título personal. No obstante, no se tiene constancia de la emisión de ninguna sugerencia al respecto.

2.2 Consideraciones El Acondicionamiento carretera N-230. Tramo: Sopeira – Boca Sur nuevo túnel de Viella (2010)

Durante la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental con fecha de redacción de 2010 se realizaron una serie de consultas a distintos organismos con el fin de completar las consultas efectuadas durante la tramitación del EI de la Autovía A-14, de acuerdo con lo indicado en la Declaración de Impacto Ambiental.

En resumen, los organismos consultados fueron los siguientes:

- Organismo ambiental de Aragón.
- Organismo ambiental de Catalunya.
- Instituto Pirenaico de Ecología.
- Fundación para la conservación del Quebrantahuesos.
- SEO/BirdLife.

De los cinco organismos consultados solamente se obtuvo respuesta por parte del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental del Gobierno de Aragón. A continuación se transcriben los aspectos citados en el informe con fecha de 16 de febrero de 2009, resumiendo su tratamiento en el EIA con fecha de redacción de 2010 de acuerdo con los trazados analizados en ese momento.

- ✓ Observación: El corredor previsto pone en riesgo la única población existente de *Borderea chouardii*. Por ello, en ningún caso, las alternativas propuestas deberán afectar a poblaciones de esta especie objetivo de protección del LIC “Congosto de Sopeira”.

Tratamiento en el EIA (2010):

Los valores ambientales del LIC “Congosto de Sopeira” no se verán afectados por el trazado propuesto ya que en todas las alternativas se ha planteado un túnel de largo recorrido (de unos 3,2 Km.) para atravesar la accidentada orografía de esta zona. Además, las embocaduras de entrada y salida quedarán alejadas de los límites del área de distribución de la especie *Borderea chouardii*.

Las únicas actividades del Proyecto que podrían afectar a dicha especie sería la construcción de pozos de salida de humos, que resultan necesarios en los dos primeros túneles previstos debido a su larga longitud (de 3.220 m para el túnel de *Sopeira – Tossal Sobirà* y de 2.640 m para el túnel de *Serrat de Sant Salvador*).

No obstante, cabe indicar que la ubicación de las tres chimeneas de ventilación previstas en el Estudio Informativo se ha propuesto en las proximidades de caminos existentes, lo que contribuye a minimizar la necesidad de abertura de nuevas pistas para acceder a estos lugares, minimizando así el riesgo de afección de la *Borderea*.

Por otro lado, cuando se lleve a cabo la localización de zonas auxiliares de las obras, se evitará cualquier ocupación en este entorno.

Asimismo, en el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) se propone la realización de un reconocimiento previo en las zonas de obra más cercanas al LIC por parte de un especialista para descartar la presencia de ejemplares de *Borderea*. En caso de detectar-se ejemplares de esta especie fuera de su área de distribución, afectables por las obras, se procedería a su trasplante a los lugares indicados por el cuerpo de agentes forestales que operan por este ámbito.

- ✓ Observación: Las alternativas previstas deberán tener en cuenta, de manera que no se afecten, las zonas de nidificación de *Gypaetus barbatus* o de otras especies de avifauna amenazada catalogada, situados dentro de las ZEPAs “El Turbón y Sierra de Sis” y “Posets Maladeta”, ya que estas especies se incluyen en sus objetivos de protección. En general, los trazados alternativos dentro de estos espacios evitarán las afecciones a los escarpes rocosos, donde se encuentran la mayor parte de las especies más sensibles a las alteraciones. Se propone, como alternativa al paso por estos puntos, la realización de túneles para evitar mayores perjuicios.

Tratamiento en el EIA (2010):

En el estudio específico de fauna realizado para el presente EIA se ha identificado la presencia de los sectores de nidificación de la avifauna de interés que se encuentran dentro del ámbito de estudio. La localización de los mismos se muestra en el plano *Sectores de nidificación*, donde se puede observar que se concentran en las zonas que presentan una orografía más accidentada.

Asimismo, en el presente EIA se analizan los efectos de la ejecución del proyecto sobre estos sectores que albergan las poblaciones de avifauna de interés, evaluando el impacto que supone la realización de la infraestructura y proponiendo una serie de medidas preventivas (entre las que destaca la realización de las obras fuera de la época de nidificación). Este aspecto se desarrolla detalladamente en los apartados referentes a fauna de los capítulos de *Identificación y evaluación de impactos* y de *Medidas preventivas, correctoras y compensatorias*.

- ✓ Observación: En los tramos donde se proyecte el cruce sobre ríos o barrancos, se plantearán medidas correctoras que mitiguen las afecciones directas sobre los cauces, evitando la construcción de vados, enturbamientos, desbroces de vegetación, etc., para minimizar las afecciones sobre especies catalogadas ligadas a estos ambientes acuáticos como la nutria o el desmán de los Pirineos.

Tratamiento en el EIA (2010):

Entre las medidas preventivas y correctoras propuestas en el presente EIA se encuentran las relativas a la protección del medio hidrológico que tienen por objeto la minimización de los efectos potenciales de la ejecución del proyecto sobre las aguas superficiales o subterráneas. Estas medidas se basan, en primer lugar, en garantizar la continuidad de los cursos fluviales y los drenajes interceptados mediante las obras de drenaje diseñadas y, por el otro, en la minimización del riesgo de contaminación de las aguas, proponiendo una serie de instalaciones para ello (balsas para el control del gunitado de los túneles, balsas de decantación de sedimentos, barreras de retención, etc.). Además, se indican también una serie de medidas preventivas para el control de los desvíos provisionales y la construcción de vados provisionales sobre barrancos y arroyos.

Asimismo, entre las medidas de integración paisajística, se propone un tratamiento para la restauración de los espacios de ribera afectados por la construcción de viaductos para corregir los efectos sobre este tipo de ecosistemas, que constituyen el hábitat para especies faunísticas de interés como la nutria o el desmán de los Pirineos.

- ✓ Observaciones: En el tramo final, entre la población de Aneto y el límite de la comunidad autónoma aragonesa, las alternativas propuestas no afectarán en ningún caso al Parque Natural de Posets – Maladeta.

Tratamiento en el EIA (2010):

En el tramo final del trazado (desde el núcleo de Aneto hasta el límite de la comunidad aragonesa) resulta inevitable el paso por el Parque Natural de Posets – Maladeta puesto que el límite de dicho espacio se sitúa en el límite de provincia. No obstante, en esta zona se han planteado los trazados aprovechando el eje de la carretera existente lo que permite minimizar las afecciones sobre el medio. De esta manera, el acondicionamiento de la carretera no supondrá una alteración significativa del Parque Natural teniendo en cuenta, además de la premisa indicada, que el corredor circula de forma paralela muy cerca del límite del espacio, siempre que se apliquen las medidas preventivas y correctoras propuestas en el presente EIA, así como las que puedan añadirse en fases posteriores del Proyecto.

- ✓ Observaciones: Se tendrán en cuenta, en la selección del trazado, las afecciones a los Puntos de Interés Geológico.

Tratamiento en el EIA (2010):

En la Fase A del proyecto se ha realizado un análisis multicriterio, valorando conjuntamente los aspectos ambientales, técnicos y económicos de cada uno de los tramos de trazado propuestos con el objeto de seleccionar las cuatro alternativas que se consideran globalmente mejores.

Entre los aspectos ambientales, se ha calculado el valor cuantitativo del impacto ambiental a partir de la valoración de cada tramo analizado mediante la realización de matrices de doble entrada en las que interaccionan las alternativas de proyecto con los factores ambientales más representativos. Entre estos agentes, se ha tenido en cuenta la afección a los elementos inventariados del Patrimonio Geológico.

Asimismo, en la evaluación de las alternativas de trazado elaborada para el presente EIA (Fase B), también se evalúan los posibles efectos sobre el Patrimonio Geológico, identificándose la afección al geotopo de los *Depósitos glaciares de Sant Mamés* en Vilaller.

- ✓ Observaciones: Respecto las medidas correctoras y protectoras a incluir en el apartado correspondiente del Estudio de Impacto Ambiental relativas a las fases de obras y explotación de la infraestructura, se tendrán en cuenta, además de las de carácter general, las siguientes:
 - a) Se incluirá la construcción de trampas para la retención de sales utilizadas normalmente en grandes cantidades para el mantenimiento invernal de las carreteras, o bien se utilizarán otros materiales o sustancias no nocivas para el medio para facilitar el paso de los vehículos.
 - b) Para la instalación de pilas, estribos, etc., los cortes de agua de los cauces se realizarán de forma gradual con el fin de evitar la retención de la ictiofauna, estableciendo un plan de medidas de rescate para este fin. La interrupción del caudal nunca afectará a la totalidad del cauce.
 - c) Se planteará la instalación de pantallas laterales, especialmente en viaductos y tramos más abiertos para minimizar los ruidos en el entorno.
 - d) Se deberán adoptar medidas eficaces para evitar la caída y/o vertido de cualquier tipo de material inerte, procedente de los desmontes, a las laderas y al cauce de los ríos y barrancos.

- e) Se deberá analizar el efecto barrera que pueden suponer este tipo de infraestructuras lineales sobre la fauna, proponiendo medidas que corrijan en la medida de lo posible esta circunstancia.
- f) En el Estudio de Impacto Ambiental se deberá incluir la procedencia de los áridos empleados en la construcción de la infraestructura, así como las zonas de acopio y vertedero de inertes. Estos, en ningún caso, afectarán a manchas de vegetación natural y estarán alejadas de los cauces de ríos y barrancos. Se propone la utilización de los materiales procedentes de los desmontes y excavaciones de la propia traza.

Tratamiento en el EIA (2010):

- a) En el capítulo de *Medidas preventivas, correctoras y compensatorias generales* del presente EIA, dentro del apartado referente a las medidas aplicables para los impactos sobre la hidrología, se trata dicho aspecto. Dado que según el nivel de detalle del trazado en el Estudio Informativo no se pueden incorporar dichos sistemas, se aconseja que en el futuro Proyecto Constructivo se plantee la posibilidad de colocar trampas para la retención de sales u otra solución similar para la intercepción de las aguas salinizadas procedentes del deshielo forzado, que contienen una concentración elevada en sales, evitando así que puedan generar efectos perjudiciales sobre las cubiertas o elementos vegetales alcanzados.
- b) En el capítulo de *Medidas preventivas, correctoras y compensatorias generales* del presente EIA, dentro del apartado referente a las medidas aplicables para los impactos sobre la fauna, se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras para minimizar los impactos previstos por la construcción de la nueva carretera sobre las especies de fauna presentes en la zona. Dentro de las medidas propuestas para minimizar los impactos generados por el efecto barrera y el riesgo de colisiones, como medida preventiva ante el riesgo de impacto sobre la ictiofauna presente en los cursos de agua dada la posibilidad de realizar desvíos, se aconseja que los cortes de agua se realicen de manera gradual, con el fin de evitar la retención de las especies presentes, manteniendo una lámina de agua que garantice el paso de la ictiofauna. Asimismo, se propone también el establecimiento de un Plan de medidas de rescate.
- c) En el presente Estudio se han analizado detalladamente los impactos acústicos de las obras proyectadas mediante la realización de un estudio acústico específico donde se incluye la comprobación del estado fónico actual en la zona de estudio y la previsión de la afección sonora, junto con la predicción de los niveles de ruido para las características de la nueva carretera. Finalmente, se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras encaminadas a la minimización de los impactos sobre la calidad del ambiente acústico.

- d) En el capítulo de *Medidas preventivas, correctoras y compensatorias generales* del presente EIA se proponen una serie de medidas orientadas a evitar o minimizar los impactos potenciales previstos. Entre éstos, se encuentran las encaminadas a evitar la caída y/o vertido de sustancias en el cauce de los ríos y barrancos.
- e) Durante la elaboración del EIA se ha realizado un estudio específico del medio biótico por parte de un especialista en la materia, analizando las características iniciales, valorando los efectos de la nueva infraestructura sobre la fauna terrestre y, finalmente, proponiendo las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar los impactos previstos. En este sentido, se propone la adaptación de una serie de obras de fábrica como pasos de fauna, reduciéndose así el efecto barrera de la nueva carretera.
- f) En el capítulo de *Medidas preventivas, correctoras y compensatorias generales* del presente EIA, dentro del apartado referente a las aplicables para los impactos sobre la geología y la geomorfología se proponen una serie de espacios de vertedero y zonas de préstamo, incluyendo la procedencia de los áridos a partir de los datos obtenidos en el Estudio de Geología y Geotecnia del Estudio Informativo.

3 CONSULTAS REALIZADAS EN EL PRESENTE EI

3.1 Organismos consultados y respuestas obtenidas

A continuación se relacionan los organismos consultados y las respuestas obtenidas, mientras que seguidamente se justifica como se han tenido en cuenta las consideraciones emitidas por los distintos organismos:

ORGANISMO	RESPUESTA
– Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	Sin respuesta
– Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	Sin respuesta
– Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	Sin respuesta
– Oficina de Planificación Hidrológica. Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medi Ambiente	X
– Instituto Geológico y Minero de España. Ministerio de Economía y Competitividad	Sin respuesta

ORGANISMO	RESPUESTA
– Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente del Gobierno De Aragón.	X
– Dirección General de Conservación del Medio Natural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medioambiente del Gobierno de Aragón.	X
– Dirección General de Gestión Forestal. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medioambiente del Gobierno de Aragón.	Sin respuesta
– Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA).	Sin respuesta
– Instituto Aragonés del Agua.	X
– Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Educación, Universidad, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.	X
– Direcció General de Qualitat Ambiental. Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.	Sin respuesta
– Direcció General de Medi Natural i Biodiversitat. Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca, Alimentació i Medi Natural de la Generalitat de Catalunya.	X
– Agència Catalana de l'Aigua.	X
– Subdirecció General del Patrimoni Arquitectònic, Arqueològic i Paleontològic. Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya.	X
– Asociación Española de Evaluación Ambiental	Sin respuesta
– Sociedad Española de Ornitología (SEO/Birdlife)	Sin respuesta
– Fundación para la conservación del quebrantahuesos	Sin respuesta
– Instituto Pirenaico de Ecología (CSIC)	X
– WWF / ADENA España	Sin respuesta
– Ayuntamiento de Sopeira	Sin respuesta
– Ayuntamiento de Bonansa	Sin respuesta
– Ayuntamiento de El Pont de Suert	X
– Ayuntamiento de Vilaller	Sin respuesta
– Ayuntamiento de Montanuy	Sin respuesta
– Ayuntamiento de Vielha e Mijaran	X
– Diputación Provincial de Huesca	X
– Diputación de Lleida	Sin respuesta

3.2 Integración de las consideraciones efectuadas en el presente EI

A continuación se justifica la integración de las consideraciones recibidas por los diferentes organismos y administraciones en el presente Proyecto, resumiendo las observaciones efectuadas y su integración en el presente Estudio.

⇒ Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

✓ Observación: Informa sobre la existencia de la actuación “Salto reversible de Moralets” en el área de influencia del nuevo trazado según la previsión del Plan Hidrológico.

Tratamiento:

Se ha tenido en cuenta en el Estudio Informativo, sin comprometer la posible ejecución de la actuación indicada.

⇒ Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente del Gobierno de Aragón

Según conversación telefónica, dicho organismo manifiesta que no tienen relación con proyectos de carreteras, por lo que no emiten ningún informe.

⇒ Dirección General de Conservación del Medio Natural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente del Gobierno de Aragón

✓ Observación: Informa sobre la existencia de varias zonas de protección ambiental, así como de la posible presencia de especies incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón y/o en el listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y el Catálogo Español de Especies Amenazadas.

Asimismo, facilitan por correo electrónico un archivo comprimido con las coberturas en formato shapefile de diferentes temáticas de interés a tener en cuenta en el Proyecto.

Tratamiento:

Se han tenido en cuenta los datos facilitados por dicho organismo a la hora de identificar los elementos del entorno de la zona de actuación, así como para la valoración de los impactos previstos y las medidas correctoras a aplicar.

➤ Instituto Aragonés del Agua

Este organismo manifiesta que el Proyecto no interfiere en zonas de su propiedad o gestión, por lo que no emiten consideraciones al respecto.

➤ Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Educación, Universidad, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón

Según conversación telefónica, este organismo solicita la realización de trabajos de prospección para los nuevos trazados propuestos. También indican que según el informe emitido el año 2010 por dicho organismo, no se admitirá ningún tipo de afección directa sobre la zona del antiguo poblado de Aulet. Posteriormente, se recibe el informe correspondiente emitido en fecha de 20 de febrero de 2015 que incluye, entre otras, dichas consideraciones. A continuación se justifica la integración de cada aspecto a considerar.

✓ Observación: Se deberá balizar el yacimiento arqueológico Camí de la Vall d'Aran, que pertenece al municipio de Montanuy (Huesca), dada su proximidad a las actuaciones previstas en el proyecto, garantizando de este modo su integridad.

Tratamiento:

Como medida preventiva para garantizar la no afección al YA Camí de la Vall d'Aran, en el Estudio de Patrimonio Cultural y en el presente EIA se contempla el balizamiento del elemento. Además, dada la proximidad a las obras, se propone también una actuación arqueológica intensiva consistente en el control arqueológico exhaustivo de la retirada de suelo vegetal en la franja de ocupación próxima a la zona delimitada. Si los resultados fueran positivos, sería necesario realizar una excavación en extensión de la totalidad de la zona directamente afectada por las obras según la legislación vigente.

✓ Observación: Deberá procederse a la documentación las construcciones agrícolas (Ed. 1, 5, 6, 7 y 8), dada la afección de las mismas por la ejecución del proyecto. Se realizará la documentación fotográfica y planimétrica, debiéndose redactar una ficha completa de cada una de ellas con todos los datos de descripción, ubicación, etc.

Tratamiento:

Como se muestra en los resultados obtenidos de los trabajos de prospección correspondientes a las dos alternativas analizadas, se ha reducido el número de edificaciones afectadas de forma directa. Así, en el presente proyecto se ha previsto la

afección directa para la Alternativa 1 en tan solo dos elementos de edificaciones no catalogadas. Éstos son la Ed.7, caseta y la Ed.8, hito, situadas en Montanuy, justo debajo del trazado donde se propone el inicio de un viaducto. En este caso, como medida correctora se propone la realización de un estudio de documentación planimétrica y fotográfica de los elementos.

✓ Observación: Vistas las alternativas de trazado presentadas, con relación al pueblo deshabitado de Aulet, deberá desestimarse el trazado que discurre por dicho despoblado.

Tratamiento:

El despoblado de Aulet resultaba afectado directamente por la Alternativa 5 del Estudio Informativo redactado en el 2010. Ante dicha consideración y con el objeto de aprovechar parte del vial actual en esta zona, durante la fase de diseño del presente EI se ha ajustado el trazado de la Alternativa 2 todo lo posible para no afectar directamente esta zona.

Aún así, dada la proximidad del despoblado a las obras, se propone el balizamiento de la zona de las fases de obra que impliquen movimiento de tierras o tránsito de maquinaria con el fin de evitar cualquier tipo de afección al despoblado de Aulet.

✓ Observación: Se deberán realizar prospecciones arqueológicas en todas las zonas de acopio de materiales, explanaciones, etc. cuando se definan. Asimismo, cualquier variación de los trazados propuestos deberán ser objeto de nuevas prospecciones arqueológicas al no haber sido prospectados con antelación

Tratamiento:

En los trabajos de prospección arqueológica realizados durante el mes de abril de 2015 se han analizado todos los tramos de nuevo trazado que no se estudiaron en las anteriores ediciones, dando cumplimiento a la presente consideración y a la legislación vigente en la materia. Por otro lado, dado que en el presente EI no se llegan a definir las zonas de acopio de materiales ni explanaciones, se propone como medida preventiva, la realización de una prospección arqueológica de dichas zonas en fase de Proyecto Constructivo, así como de otras posibles ocupaciones de suelo como nuevas zonas de préstamo y/o vertedero, que deberán definirse detalladamente en fase constructiva

✓ Observación: Se deberán realizar labores de Control y Seguimiento Arqueológico de todos los movimientos de tierra durante la ejecución de las obras.

Tratamiento:

Se ha incluido como medida preventiva general en la fase de obras.

- ✓ **Observación:** *Cualquier otro hallazgo que pudiera producirse en el transcurso de las obras en el resto del ámbito deberá ser puesto en conocimiento de la Dirección General de Patrimonio Cultural a los efectos oportunos*

Tratamiento:

Se ha incluido como medida preventiva en la fase de obras.

➔ **Dirección General de Políticas Ambientales. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya**

- ✓ **Observación:** Dicho organismo emite un informe en fecha de 23 de marzo de 2015 con una serie de consideraciones referentes a Planificación Territorial, Espacios Naturales Protegidos, Espacios Naturales de Protección Especial, Espacios de la Red Natura 2000, Hábitats de Interés Comunitario, Bosques de Utilidad Pública, Espacios de interés faunístico y florístico, Planes de recuperación de especies de fauna, actividades cinegéticas y pesca fluvial, Vías Pecuarias, Inventario de Zonas Húmedas de Catalunya, Inventario de Espacios de Interés Geológico de Catalunya, Fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte y conectividad ecológica, así como los criterios de diseño de la Guía de recomendaciones técnicas para el diseño ambiental de carreteras de montaña.

Tratamiento:

Toda esta información se ha tenido en cuenta a la hora de identificar los elementos del entorno de la zona de actuación, así como para la valoración de los impactos previstos y las medidas correctoras a aplicar.

➔ **Agència Catalana de l'Aigua**

En el informe emitido en fecha de 17 de abril de 2015 la Agencia manifiesta que la realización de aforos, estudios de hidrología, información sobre crecidas y control de la calidad de las aguas del ámbito de estudio corresponde a la Confederación Hidrográfica del Ebro. Asimismo, traslada las siguientes consideraciones:

- ✓ **Observación:** *En el diseño de las estructuras transversales al flujo se tendrán que tener en cuenta los caudales y parámetros hidrológicos publicados por la Confederación Hidrográfica del Ebro.*

Tratamiento:

Según se especifica en el Anejo 6, Climatología, Hidrología y Drenaje, una de las metodologías empleadas para el diseño de las obras de drenaje y el cálculo del caudal de diseño es la que se recoge en las “Normas para el Cálculo Hidráulico de Obras de Fábrica sobre Cauces Naturales” publicadas por la Confederación Hidrográfica del Ebro en abril de 1996.

Asimismo, en las cuencas del río Noguera Ribagorzana y del río Noguera de Tor no se ha efectuado ningún cálculo de caudales, sino que éste se ha obtenido de la modelización de las de las cuencas de estos cursos fluviales que la Agencia Catalana de l'Aigua (ACA) está llevando a cabo para realización de la Planificación del Espacio Fluvial (PEF) de estos ríos.

- ✓ **Observación:** *Tener en cuenta en la definición del Proyecto la delimitación de las zonas inundables para las avenidas de 2, 5, 10, 25, 100 y 500 años de periodo de retornorealizada por la Confederación Hidrográfica del Ebro.*

Tratamiento:

En el Anejo 6, Climatología, Hidrología y Drenaje, se desarrolla el capítulo correspondiente al estudio de las zonas inundables del río Noguera Ribagorzana para la avenida de inundación de 500 años. A partir del análisis realizado, en los tramos donde existiría peligro de inundación se adopta una cota de rasante suficiente para minimizar los efectos por inundación.

- ✓ **Observación:** En el caso que las obras informadas impliquen la afección de un curso fluvial no estudiado por la Confederación Hidrográfica del Ebro, se tendrán que tener en cuenta las prescripciones que figuran en los documentos “Recomendaciones técnicas para los estudios de inundabilidad local” y “Recomendaciones técnicas para el diseño de infraestructuras que interfieren con el espacio fluvial”, de la Agencia Catalana del Agua.

Tratamiento:

Una vez más, en el Anejo 6, Climatología, Hidrología y Drenaje, se especifica que se han tenido en cuenta dichas publicaciones para el diseño de las estructuras que interfieren en el espacio fluvial.

➤ **Servicio de Arqueología y Paleontología. Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio. Generalitat de Catalunya**

- ✓ **Observación:** En la carta emitida en fecha de 6 de febrero de 2015 se informa de la posibilidad de consulta en línea de los datos referentes a elementos de interés cultural a partir de la aplicación del Departamento de Cultura denominada “eGIPCI”.

Tratamiento:

Durante el desarrollo del EIA se ha realizado la consulta en línea mediante el aplicativo mencionado para la identificación de los elementos de interés cultural catalogados en la zona de estudio. Además, conviene indicar que para completar los trabajos referentes a la afectación sobre el Patrimonio Cultural, en el presente EIA se adjunta (en el Anejo 5) un Estudio sobre el Patrimonio Cultural que incluye las tareas correspondientes a las prospecciones realizadas en las anteriores ediciones (en 2009 y 2010), actualizando los trabajos de prospección de campo (en abril de 2015) en las zonas donde se plantean nuevos trazados.

➤ **Instituto Pirenaico de Ecología (CSIC)**

- ✓ **Observación:** En el informe emitido en fecha de 1 de abril de 2015 se efectúan una serie de consideraciones respecto a la presencia de *Borderea chouardii* en el ámbito de estudio como la prohibición de vertido de escombros en la zona de túneles, evitar la alteración de paredes rocosas, evitar trabajos que supongan vibraciones en las zonas próximas al ámbito de distribución de la especie e incluir la identificación exacta del área de hábitat de esta especie.

Tratamiento:

Para minimizar las afecciones potenciales de la ejecución del proyecto sobre dicha especie el EI plantea el paso por el área de distribución de la *Borderea* en túnel. De esta manera, las dos alternativas reducen el riesgo de afección sobre el hábitat de distribución y el área crítica de la especie.

Asimismo, en el EIA se proponen una serie de medidas encaminadas a evitar o minimizar el riesgo de afección sobre la *Borderea* como son la inspección previa de la zona afectada por las obras para detectar la posible presencia de especies de interés, la gestión de las tierras sobrantes proponiendo su utilización para la restauración de actividades extractivas abandonadas, entre otras.

➤ **Ayuntamiento de El Pont de Suert**

Este organismo remite en su carta de fecha de 4 de febrero de 2015 al informe de alegaciones conjuntas de los Ayuntamientos de El Pont de Suert, Vilaller, Montanuy y Bonanza al trazado del “Estudio Informativo” de la Autovía A-14 Lleida – Frontera Francesa. Tramo Lleida – Túnel de Viella, emitidas en fecha de 5 de mayo de 2004.

Dicho informe efectúa una serie de alegaciones al EI referentes al impacto visual, el impacto sobre el medio natural y el impacto socioeconómico en base a los trazados propuestos en su momento. A continuación se trasladan los principales puntos mencionados en el informe para el trazado de la autovía y su tratamiento en el EIA en base a los nuevos ejes planteados.

- ✓ **Observación:** Respecto al impacto visual, en el EI de la Autovía se detecta un importante impacto visual, paisajístico y acústico que puede llegar a perturbar en gran medida las características de la zona de El Pont de Suert. También se menciona el impacto que puede producirse sobre el “Camí de l’Aigua”, ruta que une la zona del Monasterio de Lavaix y la Vall de Boí.

Tratamiento:

En el presente EIA se analizan, de forma detallada, los efectos sobre el paisaje y la visibilidad de las obras, proponiendo una serie de medidas de integración paisajística con el fin de minimizar dichos impactos. Concretamente, en la zona del barrio de Las Casas de Aragón, se propone la aplicación de un tratamiento de ocultación con una plantación lineal con el objeto de reducir la visibilidad de la nueva carretera en los observadores de la zona.

Asimismo, en el EIA se incluye un estudio acústico con la previsión de los niveles sonoros que provocarán los nuevos trazados sobre los receptores de la zona. Concretamente, en el sector de El Pont de Suert, la modelización acústica concluye que en las Casas de Aragón no se superan los límites admisibles. En los receptores de la zona donde se sobrepasan estos límites (P4, P5 y P6) se propone la aplicación de medidas específicas para mitigar los niveles sonoros, consistentes en la construcción de una pantalla acústica o en el refuerzo del aislamiento acústico en la fachada. Dichas medidas se analizarán con mayor detalle en el Proyecto Constructivo.

- ✓ **Observación:** Sobre el impacto en el medio natural, se destaca la afección a la zona conocida como “Prats de Jaumot”, donde se encuentran pastos catalogados como Hábitat de Interés Comunitario. También se incide en la importancia ecológica de la desmboadura del río Noguera de Tor al Noguera Ribagorzana, así como el interés paisajístico del Tossal de Miravet. Finalmente, también se menciona la posible afección a un yacimiento arqueológico romano.

Tratamiento:

En términos generales, en el EIA se han analizado los efectos concretos sobre cada uno de los vectores del medio, valorando los impactos previstos y proponiendo las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar dichos efectos.

Respecto a la afección a yacimientos i/o elementos de interés cultural, cabe indicar que en el EIA se incluye un Estudio de Patrimonio Cultural que analiza las afecciones previstas, especificando las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar los efectos sobre los elementos de interés cultural identificados en dicho estudio.

- ✓ **Observación:** Respecto a los efectos sobre el medio socioeconómico, se plantea el posible efecto sobre la limitación de cualquier crecimiento urbanístico por el efecto barrera que producía el trazado de la autovía, así como la preocupación sobre los efectos en la agricultura y la ganadería de la zona.

Tratamiento:

Como se ha indicado anteriormente, en el EIA se analizan los efectos sobre los vectores del medio. Concretamente, entre los diferentes elementos del medio socioeconómico, se han estudiado los efectos previstos sobre el planeamiento urbanístico y la clasificación del suelo, sobre los elementos del territorio, sobre los factores socioeconómicos, así como sobre los factores demográficos. Una vez más, se proponen las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar dichos efectos.

Ayuntamiento de Vielha e Mijaran

- ✓ **Observación:** En el informe emitido el 26 de febrero de 2015 se pone de manifiesto que el perímetro de la traza de la carretera N-230 está considerado como bosque de utilidad pública, dentro de un PEIN o Xarxa Natura 2000.

Tratamiento:

En el presente EIA se identifican los bosques de utilidad pública localizados en el ámbito de estudio, así como las zonas protegidas que forman parte de PEIN o de la Red Natura 2000. La localización de dichos espacios se representa en los diferentes Planos del EIA, mientras que la caracterización de los mismo, la valoración de los efectos previstos y la propuesta de medidas preventivas o correctoras se desarrolla en los distintos apartados del EIA.

↳ Diputación Provincial de Huesca

- ✓ **Observación:** En el informe emitido en fecha de 27 de abril de 2015 se sugiere que el trazado circule por la margen derecha del río Noguera Ribagorzana dado que la mayor parte de las poblaciones se encuentran ubicadas en dicha margen. También se sugiere la modificación de la actual conexión de la N-230 con la N-260 desplazando dicha intersección unos 1.500 m aguas abajo del puente existente.

Tratamiento:

Durante el desarrollo del EI se han tenido en cuenta las consideraciones efectuadas. En este sentido, cabe indicar que el diseño finalmente propuesto en las dos alternativas planteadas es el resultado de la optimización del mismo en base a diferentes criterios, técnicos, económicos y ambientales obtenido en cada una de las Fases del Estudio. Finalmente, señalar que el trazado propuesto garantiza el accesos a todos los núcleos de población, manteniendo el acceso también a los diferentes caminos y viales del ámbito de estudio.

Apéndice 1:
Declaración de Impacto Ambiental sobre la evaluación del estudio informativo
“Autovía A-14 Lleida-frontera francesa, tramo: Lleida – Túnel de Viella”

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

Madrid, 27 de marzo de 2006.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpuri.

7660

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En el Anexo I se describen las alternativas estudiadas

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

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

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

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

—LIC ES2410042/ZEPa ES000288 «Sierra de Mongay», enclave de las sierras prepirenaicas donde dominan las formaciones de quercíneas marcescentes y esclerófilas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Afección al LIC «Yesos de Barbastro» de las alternativas propuestas, así como las medidas oportunas que minimicen dicho impacto.
2. Consideración de un corredor más ancho en la Comarca de La Litera que permita el estudio de soluciones que den servicio a un mayor número de poblaciones. Se señala que la afección al LIC «Yesos de Barbastro» sería similar a la del corredor propuesto.
3. Consideración de los siguientes espacios con figura de protección: Área del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Sierra de Mongay, de Sabinós y de Estanques de Estaña, así como el Área de Especial Protección Urbanística de las Balsas de Estaña.
4. Afección a las actividades agrarias y ganaderas de la comarca de La Litera y La Ribagorzana y las medidas correctoras que garanticen el desarrollo de dichas actividades.
5. Afección al patrimonio paleontológico de los yacimientos de Arén, Litera y Puente de Montañana y medidas de protección.

Contestación del promotor:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Afección a la fauna:

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

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

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

Otros espacios que se han tenido en cuenta, han sido las Áreas Importantes para las Aves (IBAs). Así, el trazado, en su parte final circunda por su izquierda los límites del IBA «Sierra de Sant Gervás», mientras que en la zona de Benabarre/Puente de Montañana se recorren los límites nor-occidentales del IBA «Sierra de Montsech y Mongay», coincidente, en parte, con la Reserva Natural Parcial del Noguera Ribagorzana-Mont Rebei.

Además de estos espacios hay que considerar zonas de interés faunístico, como los cultivos cerealísticos de la zona del subtramo 1.1, donde la alternativa elegida 1C atravesará parte de un hábitat propicio para las aves esteparias, donde destaca la presencia de especies como el ratonero (Buteo buteo), el cernícalo vulgar (Falco tinnunculus), la ortega (Pterocles orientalis) o el sisón (Tetrax tetrax). Dicho espacio no se encuentra catalogado ni como ZEPA ni como IBA.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Afecciones a la hidrología superficial y subterránea:

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

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

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

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

Afección a la atmósfera:

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

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

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

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

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

Afección a valores geológicos o geomorfológicos de interés:

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

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

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

Afección sobre el patrimonio cultural y arqueológico:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Afección a los suelos y sus usos:

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

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

Afección sobre el paisaje:

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

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

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

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

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

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del plan de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de dichas medidas.

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

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

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

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

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

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

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio de Evaluación de Impacto Ambiental, y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

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

ANEXO I

Análisis de las alternativas

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Apéndice 2:
Respuestas obtenidas en el Estudio Informativo de acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira – Boca Sur del nuevo túnel de Viella (2010)



Lugar y Fecha: Zaragoza, 3 de febrero de 2009
 S/Referencia: OFB /20B/2008/12748
 Destinatario: MINISTERIO DE FOMENTO
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA
 UNIDAD DE CARRETERAS DE LÉRIDA
 Plaza San Juan, nº 22
 25071 LÉRIDA

En fecha 17 de diciembre de 2008 se solicitan desde la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña del Ministerio de Fomento, recomendaciones al respecto de los contenidos del estudio de impacto ambiental a incluir en el nuevo estudio informativo para el tramo Sopeira - Túnel de Viella que contemplará nuevas alternativas, entre ellas el acondicionamiento de la actual carretera N-230.

Se deberá tener en cuenta que la Declaración de Impacto Ambiental (BOE nº 101, de 28 de abril) de la Autovía Lleida Frontera Francesa prescribe un nuevo estudio informativo como carretera convencional para el tramo Sopeira-Túnel de Viella que deberá tener en cuenta lo señalado en el punto 11 de la DIA: "Dadas las importantes implicaciones ambientales de este tramo, el estudio de impacto ambiental recogerá la afección a espacios protegidos de la Red Natura 2000, así como las IBAs, haciendo especial hincapié en los posibles efectos negativos sobre el quebrantahuesos, y avifauna en general, la nutria y el desmán de los pirineos".

En respuesta a su solicitud, se señalan los Espacios afectados por el proyecto en Aragón:

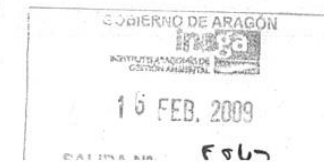
- **Ámbito del Parque Natural de Posets-Maladeta**, espacio incluido en la **Red de Espacios Naturales Protegidos de Aragón** (Ley 6/1998, de 19 de mayo, de Espacios Naturales Protegidos de Aragón).
- **Áreas sometidas a Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN)** del "Parque Natural Posets-Maladeta y de su área de influencia socioeconómica" (Decreto 148/2005, de 26 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba definitivamente el Plan de Ordenación de los recursos naturales del Parque Natural de Posets Maladeta y su área de influencia socioeconómica).
- **Zonas de Especial Protección para las Aves (Z.E.P.A.)**, "Posets-Maladeta" (ES0000149), y "Turbón y Sierras de Sis" (ES0000281) (Directiva 79/409/CEE), con presencia de especies catalogadas, entre las que destacan el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), alimoche común (*Neophron percnopterus*), águila real (*Aquila chrysaetos*), urogallo (*Tetrao urogallo*) y chova piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*).
- **Lugares de Interés Comunitario (L.I.C.):** códigos ES0000149 "Posets-Maladeta" con representación y buen estado de conservación de los principales hábitats alpinos y de poblaciones del endemismo *Androsace pyrenaica*; ES2410026 "Congosto de Sopeira" que alberga la única población conocida de *Borderea chouardii*, especie en peligro de extinción (Directiva 92/43/CEE).
- **Especies de flora y fauna catalogadas**, destacando aquellas que tienen un **Plan de Recuperación de Especies Amenazadas**, como el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*) establecido en el Decreto 181/2005, de 6 de septiembre, del Gobierno de Aragón, y *Borderea Chouardii* (Gausson) Heslot, establecido en el Decreto 239/1994, de 28 de diciembre, de la Diputación General de Aragón, así como algunas otras especies que aparecen en los Catálogos Nacional (Real Decreto 439/90) y/o Aragonés (Decreto 181/2005) de Especies Amenazadas y/o en las Directivas 79/409/CEE ó 92/43/CEE como *Petrocoptis montsiciana*, o nutria (*Lutra lutra*) y desmán de los pirineos (*Galemys pyrenaicus*).
- **Hábitats de Interés Comunitario**, destacando los considerados de interés prioritario por lo extenso de la lista: 6220 "Pastizales mediterráneos xerofíticos anuales y vivaces", y 7130 "Turberas altas de esfagnos y brezos", así como los de mayor representatividad como 92A0 "Saucedas y choperas mediterráneas" a orillas del río Noguera Ribagorzana, 6510 "Prados de siega atlántico centroeuropeos", y 9340 "Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*" (Directiva 92/43/CEE).
- La actuación también afectará a varios **Puntos de Interés Geológico** (Dpto. de Medio Ambiente, 1995) como el nº 100: Ofitas de Aulet, de importancia regional, y el nº 232: Yacimiento de Aneto de importancia igualmente regional; así como a numerosas **Vías Pecuarias** (Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de Vías Pecuarias de Aragón), **Montes de Utilidad Pública** y riberas estimadas (Ley de 15/2006, de 28 de diciembre, de montes de Aragón), y a diversos **cotos de caza y de pesca** (Ley 5/2002, de 4 de abril de caza de Aragón y Ley 2/1999, de 24 de febrero, de pesca de Aragón).



Por todo ello, los principales aspectos a considerar en el Estudio de Impacto Ambiental al que se somete este proyecto son los siguientes:

1. El corredor previsto pone en riesgo la única población existente de *Borderea chouardii*. Por ello, en ningún caso, las alternativas propuestas deberán afectar a poblaciones de esta especie objetivo de protección del LIC "Congosto de Sopeira".
2. Las alternativas previstas deberán tener en cuenta, de manera que no se afecten, las zonas de nidificación de *Gypaetus barbatus* o de otras especies de avifauna amenazada catalogada, situados dentro de las ZEPAs "El Turbón y Sierra de Sis" y "Posets Maladeta", ya que estas especies se incluyen en sus objetivos de protección. En general, los trazados alternativos dentro de estos espacios evitarán las afecciones a los escarpes rocosos, donde se encuentran la mayor parte de las especies más sensibles a las alteraciones. Se propone, como alternativa al paso por estos puntos, la realización de túneles para evitar mayores perjuicios.
3. En los tramos donde se proyecte el cruce sobre ríos o barrancos, se plantearán medidas correctoras que mitiguen las afecciones directas sobre los cauces, evitando la construcción de vados, enturbiamientos, desbroces de vegetación, etc, para minimizar las afecciones sobre especies catalogadas ligadas a estos ambientes acuáticos como la nutria o el desmán de los pirineos.
4. En el tramo final, entre la población de Aneto y el límite de la comunidad autónoma aragonesa, las alternativas propuestas no afectarán en ningún caso al Parque Natural del Posets-Maladeta.
5. Se tendrán en cuenta, en la selección del trazado, las afecciones a los Puntos de Interés Geológico.
6. Al respecto de medidas correctoras y protectoras a incluir en el apartado correspondiente del Estudio de Impacto Ambiental relativas a las fases de obras y explotación de la infraestructura, se tendrán en cuenta, además de las de carácter general, las siguientes:
 - a) Se incluirá la construcción de trampas para la retención de sales utilizadas normalmente en grandes cantidades para el mantenimiento invernal de las carreteras, o bien se utilizarán otros materiales no nocivos para el medio para facilitar el paso de los vehículos.
 - b) Para la instalación de pilas, estribos, etc, los cortes de agua de los cauces se realizarán de forma gradual con el fin de evitar la retención de la ictiofauna, estableciendo un plan de medidas de rescate para este fin. La interrupción del caudal nunca afectará a la totalidad del cauce.
 - c) Se planteará la instalación de pantallas laterales, especialmente en viaductos y tramos más abiertos para minimizar los ruidos en el entorno.
 - d) Se deberán adoptar medidas eficaces para evitar la caída y/o vertido de cualquier tipo de material inerte, procedente de los desmontes, a las laderas y al cauce de los ríos y barrancos.
 - e) Se deberá analizar el efecto barrera que pueden suponer este tipo de infraestructuras lineales sobre la fauna, proponiendo medidas que corrijan en la medida de lo posible esta circunstancia.
 - f) En el estudio de Impacto Ambiental se deberá incluir la procedencia de los áridos empleados en la construcción de la infraestructura, así como las zonas de acopio y vertederos de inertes. Estos en ningún caso afectarán a manchas de vegetación natural y estarán alejadas de los cauces de ríos y barrancos. Se propone la utilización de los materiales procedentes de los desmontes y excavaciones de la propia traza.

EL DIRECTOR DEL INSTITUTO ARAGONÉS DE GESTIÓN AMBIENTAL



Apéndice 3:
Respuestas obtenidas en las consultas realizadas en el presente Estudio Informativo

Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente



O F I C I O

SIREP

NREF 2015-OPH-03354
JGP/
FECHA CONTROL 16 FEB. 2015

AUDINGINTRAESA

Avda. Baix Llobregat, 3-5
08970 SANT JOAN DESPÍ (Barcelona)

Asunto

INFORME RELACIONADO CON EL ESTUDIO INFORMATIVO Y ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL: ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-230, TRAMO SOPEIRA – BOCA SUR DEL NUEVO TÚNEL DE VIELLA. CLAVE: E12-E-207.

Se ha recibido en esta Oficina de Planificación Hidrológica escrito de AudingIntraesa, Consultoría & Ingeniería, en el sentido de recabar aquellas consideraciones que se crean convenientes de tener en cuenta en la redacción del estudio señalado en el asunto.

Vista la documentación facilitada, esta Oficina de Planificación Hidrológica, dentro de las competencias que tiene atribuidas, informa lo siguiente:

De la información cartográfica aportada podemos deducir que en el área de influencia del nuevo trazado el Plan Hidrológico contempla dentro del Programa B3) Nuevos aprovechamientos energéticos de infraestructuras existentes la actuación **Salto reversible de Moralets** (Plan Hidrológico. Normativa. Anexo 11).

EL JEFE DE SECCIÓN TÉCNICA DE LA OFICINA DE PLANIFICACIÓN HIDROLÓGICA



Jesús Galván Plaza

Vº Bº
EL JEFE DE LA OFICINA DE PLANIFICACIÓN HIDROLÓGICA



Manuel Omedas Margelí

CORREO ELECTRÓNICO: jgalvan@chgetara.es

Pº DE SAGASTA, 24-28
50971 ZARAGOZA
TEL.: 976 71 10 00
FAX: 976 21 45 96

⇒ Dirección General de Conservación del Medio Natural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente del Gobierno de Aragón



DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y MEDIO AMBIENTE
Dirección General de Conservación del Medio Natural
Plaza San Pedro Nolasco, 7
50071 ZARAGOZA

GOBIERNO DE ARAGÓN
DPTO. AGRICULTURA, GANADERÍA Y MEDIO AMBIENTE
REGISTRO GENERAL

11 MAR 2015

SALIDA n.º 70.5/14

Fecha 9 de marzo de 2015
Su referencia
Nuestra referencia VST / of (Exp. 3131)
Asunto Contestación solicitud de información

AUDINGINTRAESA.
D. Carlos Llorca Martín
Avda. Bajo Llobregat, 3 - 5
08970 San Joan Despí
Barcelona

En atención a su solicitud de "consideraciones oportunas" e información ambiental para elaborar el Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental de la carretera N-230 tramo: Sopeira – Boca sur del nuevo Túnel de Viella, en los términos municipales de Sopeira, Bonansa y Montanuy (Huesca), se le comunican las siguientes cuestiones:

El corredor señalado afecta a varias zonas de protección ambiental, destacando:

- Parque Natural Protegido Posets-Maladeta.
- Lugar de Importancia Comunitaria (L.I.C.) "Posets-Maladeta". En esta zona destaca el hábitat de interés comunitario 9110 "Hayedos del *Luzulo-Fagetum*", que se debe conservar en un estado favorable. También se encuentra en la traza el LIC "Congosto de Sopeira".
- Zonas de Especial Protección para las Aves (Z.E.P.A.) "El Turbón y Sierra de Sis" y "Posets-Maladeta".
- Ámbito del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Posets-Maladeta y su entorno, aprobado mediante Decreto 148/2005, de 26 de julio (B.O.A. de 5-8-2005).
- Áreas Críticas del Plan de Recuperación del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), aprobado mediante el Decreto 45/2003, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón y del Plan de recuperación de *Borderea chopardii*, establecido mediante el DECRETO 166/2010, de 7 de septiembre, del Gobierno de Aragón.

Entre las especies incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (aprobado por Decreto 49/1 995, de 28 de marzo, del Gobierno de Aragón, y modificado por Orden de 4 de marzo de 2004, del Departamento de Medio Ambiente y por Decreto 181/2005) de 6 de septiembre) y/o en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (L.E.S.R.P.E.) y Catálogo Español de Especies Amenazadas (aprobado por el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, BOE 23-2-2011, y modificado por la Orden AAA/75/2012, de 12 de enero, BOE 21-1-2012), destacan, entre otras, las siguientes:

+ Flora:

- *Borderea chopardii*, "en peligro de extinción", endémica de Sopeira, tiene el 100% de su población natural mundial dentro del corredor considerado, por lo que es imperativo tenerla presente a la hora de diseñar las obras en esta zona para evitar daños significativos (se adjunta shapefile de su área crítica de distribución).
- *Erodium lucidum* (= *Erodium foetidum* subsp. *lucidum* = *Erodium petraeum* subsp. *lucidum*), "vulnerable", ubicada en la parte baja del valle de Llauset
- *Erica tetralix*, "de interés especial", en la orilla del embalse de Baserca, de Benet o de Moralets y en el valle de Salenques.
- Acebo (*Ilex aquifolium*) y oreja de oso (*Ramonda myconi*), "de interés especial", pero frecuentes en el Pirineo aragonés.

+ Fauna:

- Quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), "en peligro de extinción", con 3 territorios (Santorens, Montanuy y Bono), el primero de los cuales ha desaparecido de la zona en los últimos 4 años.
- Nutria (*Lutra lutra*), "sensible a la alteración de su hábitat", en la Noguera Ribagorzana, ligada al cauce
- Lagartija pirenaica (*Lacerta bonnali* = *Iberolacerta bonnali*), "vulnerable", endémica del Pirineo central, que vive en zonas pedregosas del municipio de Montanuy a altitudes por encima de los 1.700 m.
- Alimoche (*Neophron percnopterus*), "vulnerable", en Sopeira, Montanuy y Bono.
- Perdiz pardilla (*Perdix perdix hispaniensis*), "vulnerable", por la mitad norte de la zona.
- Perdiz nival (*Lagopus mutus pyrenaicus*), "vulnerable", por la mitad norte y sólo por encima de los 2.000 m de altitud
- Chova piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*), "vulnerable", por toda la zona.
- Quirópteros: murciélago bigotudo (*Myotis mostacinus*), noctulo menor (*Nyctalus leisleri*), murciélago de montaña (*Hypsugo savii*), murciélago de huerta (*Eptesicus serotinus*) y murciélago enano (*Pipistrellus pipistrellus*) se conocen del hayedo-abetal del valle de Salenques; el primero de ellos es el más escaso en Huesca y está catalogado como "vulnerable", mientras que las otras especies están incluidas en el L.E.S.R.P.E.
- Culebra verdiamarilla (*Coluber viridiflavus* = *Hierophis viridiflavus*), "de interés especial" e incluida en el L.E.S.R.P.E., muy rara en Aragón, pero observada en el área en estudio.
- Otras especies destacables: *Euphydryas aurinia*, *Parnassius apollo*, *P. mnemosyne*, *Salamandra salamandra*, *Coivus corax*, *Miliaria calandria*, *Serinus serenus*, *Carduelis chloris*, *C. Carduelis*, *C. Cannabina*, *Turdus merula*, *Parus major*, *P. Ater*, *P. Cristatus*, *P. Caeruleus*, *erinaceus europaeus*, *Glis glis*, *Martes*, *M. foina*, *Meles Meles*, *Marmota marmota*, *Neomys foedens*, *Crocidura russula*, *Genetta genetta*.

Igualmente se le comunica que se le ha enviado la información disponible en la Sección de Estudios y Cartografía de la Dirección General de Conservación del Medio Natural del Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente del Gobierno de Aragón a través de correo electrónico, mediante el e-mail (solinfo) *Audingintraesa_TTMM_Sopeira_Bonansa_Montanuy_3131_CMN* – a la Attn. de D. Carlos Llorca Martín a la dirección *cilorca@audingintraesa.com*.

Mediante el referido e-mail le remitimos un archivo comprimido (WinZip) que contiene las coberturas de información geográfica solicitadas. Estas coberturas se encuentran en formato shapefile (Sistema de referencia UTM ETRS 89 Huso 30):

- Ámbito, cobertura del área solicitada por el peticionario.
- Habitats_POL, cobertura de Hábitats de Interés Comunitario (Directiva 92/43/CEE) de la región mediterránea.
- Florax1_POL, cobertura de presencia de flora en cuadrículas UTM 1x1 km.
- Faunax10_POL, cobertura de presencia de fauna en cuadrículas UTM 10x10 km.
- Faunax1_POL, cobertura de presencia de fauna en cuadrículas UTM 1x1 km.
- Murciélagos_POL, cobertura de los refugios y de las especies encontradas de quirópteros forestales, en cuadrículas UTM 1x1 km.
- Quebranta_4000, cobertura del área crítica para el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), es decir 4.000 m entorno a un punto de nidificación conocido para la especie.
- Area_critica_B.chopardii, área especialmente sensible para la conservación de *Borderea chopardii*.
- Árboles_singulares_PT, cobertura de los árboles singulares en la traza.
- Ambito_Planes_Conservación_POL, cobertura de las zonas vulnerables para las especies con cualquier tipo de planeamiento de gestión.
- ENP_POL, cobertura de los Espacios Naturales Protegidos.
- PORN_POL, cobertura de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.
- LIC_POL, cobertura de los Lugares de Interés Comunitario.
- ZEPA, cobertura de las Zonas de Especial Protección para las Aves.
- Humedales_POL, cobertura de las zonas húmedas singulares.
- PIGs_POL, cobertura de los Puntos de Interés Geológico.
- MUP_POL, cobertura de los Montes de Utilidad Pública.

Igualmente se le informa que, salvo las vías pecuarias, la documentación solicitada está disponible de forma pública en la página Web del Gobierno de Aragón <http://idearagon.aragon.es/descargas/>.

Para obtener la información de las vías pecuarias, así como cualquier ampliación de datos sobre los Montes de Utilidad Pública, el peticionario deberá dirigirse a la Dirección General de Gestión Forestal.

La información sobre la fauna y la flora proporcionada es únicamente orientativa y no implica la presencia, o no, de otras especies.

La información facilitada podrá ser utilizada exclusivamente a efectos de realización de los trabajos indicados, debiendo citar en todo caso el origen de los datos.

EL DIRECTOR GENERAL DE CONSERVACIÓN DEL MEDIO NATURAL



Fdo. y San. Pablo Munilla López

➔ Instituto Aragonés del Agua



Area CSP/LBC.



AUDINGINTRAESA.
D. Carlos Llorca Martín.
Avda. Baix Llobregat 3-5
08970 San Joan Despí. Barcelona.

Zaragoza, a 11 de marzo de 2015.

**ASUNTO: ESTUDIO INFORMATIVO Y ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.
ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-230. TRAMO: SOPEIRA – BOCA
SUR DEL NUEVO TUNEL DE VIELLA. CLAVE: EI2-E-207.**

En relación con su escrito de fecha 30 de enero de 2015, con entrada en este Instituto el día 3 de febrero, le informo que dentro del ámbito del estudio del asunto no hay ninguna infraestructura, actuación o terreno de nuestra propiedad, gestión o competencia, existente o en proyecto. En concreto:

- En relación con las infraestructuras de depuración que gestiona este Instituto, ninguna se haya dentro de su ámbito de actuación.
- En relación con las actuaciones en materia de saneamiento y abastecimiento urbano, no tenemos ninguna prevista dentro de su ámbito de actuación.
- En relación con la seguridad de balsas y presas, no tenemos constancia de la presencia de ninguna de estas infraestructuras cuya rotura o funcionamiento incorrecto pudiesen afectar a su estudio.

Todo lo cual le comunico para su conocimiento y efectos.

El Jefe de la Unidad Técnica VI,



Fdo. Luis Bourgon Camacho.

➔ Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Educación,
Universidad, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón



SALIDA
REGISTRO DEL DPTO. EDUCACION,
U. CULTURA Y D. ZARAGOZA
(RE 182)
25/02/2015
S20150054502

Auding Intraesa, S.A.
Consultoría e Ingeniería
A/A: Carlos Llorca Martín
Avda. Baix Llobregat, nº 3-5
08970- Sant Joan Despi (Barcelona)

ASUNTO: Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Acondicionamiento de la Carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del Nuevo Túnel de Viella.
Clave: E12-E207. Varios Términos Municipales de Huesca y Lérida.

Nº de Exp.: 001/02.79

Se ha recibido en esta Dirección General Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón, remitido por Auding Intraesa, S.A., solicitud de información sobre el Patrimonio Cultural de varios términos municipales para el Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de referencia.

Se constata, vista la *Carta Paleontológica de Aragón*, la inexistencia de yacimientos paleontológicos en el emplazamiento indicado, no siendo necesaria la adopción de medidas concretas en materia paleontológica. No obstante, si en el transcurso de los trabajos se produjera el hallazgo de restos fósiles de interés deberá comunicarse a la Dirección General de Patrimonio Cultural para la correcta documentación y tratamiento, tanto del nivel fosilífero como del material recuperado (Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, artículo 69).

Según los datos existentes en la Dirección General de Patrimonio Cultural, se ha comprobado que durante los años 2009 y 2010 se realizaron prospecciones arqueológicas en el terreno afectado por la solución planteada en ese momento al estudio informativo del tramo Sopeira-Boca Sur del Nuevo Túnel de Viella. Fruto de estas prospecciones se emitió una Resolución de la Dirección General de Patrimonio Cultural con una serie de prescripciones de obligatorio cumplimiento que adjuntamos con el presente escrito.

Revisada la documentación presentada en el nuevo estudio informativo, se considera que se deberán realizar prospecciones arqueológicas en aquellas zonas que no hayan sido objeto de estos trabajos en los estudios anteriores. Fruto de las mismas se establecerán, a través de una Resolución de la Dirección General de Patrimonio Cultural, las medidas más adecuadas para la protección del patrimonio arqueológico.

El Estudio de Impacto Ambiental del nuevo estudio informativo deberá contener o contemplar un estudio específico del impacto del proyecto sobre el Patrimonio Cultural. Dicho estudio deberá recoger el inventario de bienes existentes en el ámbito del proyecto y las posibles afecciones directas o indirectas que dicha obra va a producir durante la ejecución y con posterioridad (Ley 11/2014, de 04 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón).

Zaragoza, 20 de febrero de 2015

LA JEFE DE SERVICIO
DE PREVENCIÓN Y PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL



Fdo.: María Ángeles Hernández Prieto

C/ Pablo Ruiz Picasso, 65D
2ª planta
50018 Zaragoza
Tfno. 976.71.40.00
FAX 976.71.49.87

➔ Dirección General de Políticas Ambientales. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Catalunya



INFORME SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO Y ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO: ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-230. TRAMO: SOPEIRA - BOCA SUR DEL TÚNEL DE VIELLA. CLAVE: E12-E-207 SOLICITADO POR AUDINGINTRAESA, SA.

N/R: OAA2009015 (IAC 2398-09)

1. ANTECEDENTES

El 6 de mayo de 2009, la Subdirección General de Evaluación Ambiental emitió un informe sobre el proyecto: Acondicionamiento de la N-230 de Tortosa a Francia. Tramo: Sopeira Boca sur del Túnel de Viella." El informe daba respuesta a la solicitud de recomendaciones efectuada por el Ministerio de Fomento, atendiendo a la nueva redacción de estudio informativo del tramo Sopeira-túnel de Viella como carretera convencional. La documentación analizada consistía en un plano del área de estudio y los corredores de las alternativas.

El 2 de febrero de 2015 AUDINGINTRAESA, SA. ha efectuado la petición a la Secretaria de Medio Ambiente y Sostenibilidad del Departamento de Territorio y Sostenibilidad (DTES) de las consideraciones a tener en cuenta en la redacción del estudio. La petición viene acompañada de un plano de conjunto área de estudio A-3 (escala 1:25.000, de fecha enero de 2015) y unos planos A-3 Área de estudio (escala 1:2.500 de fecha enero de 2015). Dicho ámbito es coincidente con el enviado en 2009.

2. CONSIDERACIONES

Las consideraciones que se presentan a continuación actualizan las realizadas en el informe de 6 de mayo de 2009 excepto las relativas a los corredores de trazado, ya que los planos enviados ahora incluyen solamente el ámbito de estudio.

2.1 Planificación territorial

El Plan territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran fue aprobado por la Generalitat definitivamente el 25 de julio de 2006 (publicado en el Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya número 7864, de 7 de septiembre de 2006).

El sistema de espacios abiertos que establece el Plan, lo conforma, entre otros, los suelos de protección especial, constituidos a su vez por las áreas incluidas en el Plan de espacios de interés natural (PEIN) y otros espacios protegidos (que se mencionan más adelante) y suelos de valor natural y de conexión.

El ámbito de estudio del proyecto se sitúa total o parcialmente dentro de los límites de diversas zonas de valor natural y de conexión territorial: 1A Senet-Beciberri; 37A Depósito glacial Sant Mamès de Vilaller; 39A Riberes de la Noguera Ribagorçana; 12A Barrancs occidentals de la Faiada y Barrancs de Miralles, del Solà i d'Esplugafreda.

Las normas de ordenación territorial del Plan establecen que, en principio, el sistema de espacios abiertos debe ser preservado de la urbanización y en general de los procesos que



podieran afectar negativamente los valores paisajísticos, ambientales, entre otros. El Plan considera, asimismo, que es un componente fundamental de la ordenación del territorio (artículo 2.1).

Los nuevos elementos de infraestructuras que deban ubicarse necesariamente en suelos de protección especial, como también la mejora de los que hay en esta clase de suelo, adoptaran soluciones que minimicen los desmontes y terraplenes y evitaren interferir en los corredores hidrográficos y biológicos. El estudio de impacto ambiental, cuando sea necesario tendrá en cuenta la circunstancia de su ubicación en suelo de protección especial (artículo 2.6.6.).

Respecto al sistema de infraestructuras de movilidad (artículo 4.6), el Plan expone que la implantación de nuevas infraestructuras y la ampliación de las existentes deberán minimizar su impacto, en particular, respecto a:

- La afectación a terrenos de valor natural o agrícola.
- La fragmentación de campos de cultivo, prados y, en general, piezas de terreno morfológicamente relevantes.
- La necesidad de desmontes y terraplenes mediante la suficiente adaptación de las rasantes a los terrenos, y en su caso, la construcción de tramos en viaducto o túnel.
- El efecto barrera, procurando dar continuidad a los caminos y disponiendo pasos de fauna necesarios en función del interés de los hábitats del entorno.
- Los efectos negativos sobre el ciclo hidráulico i la erosión del suelo.
- La intrusión visual como elementos negativos en el paisaje.

La documentación relativa al Plan territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran incluye, entre otros planos, las coberturas cartográficas que se considera importantes a tener en cuenta en la redacción del estudio informativo: espacios naturales protegidos, conectores biológicos y red viaria con trazados indicativos de previsión y propuesta de nuevas vías, acondicionamiento de existentes y trazados en estudio. La información se encuentra disponible en el siguiente enlace:

http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_territorials_nou/territorials_parcials/ptp_de_lalt_pirineu_i_aran/

2.2 Espacios naturales protegidos

Espacios naturales de interés natural

El Plan de espacios de interés natural (PEIN) aprobado por el Decreto 328/1992, de 14 de diciembre, incluyó los siguientes espacios, los cuales se encuentran parcialmente dentro del ámbito de estudio: Capçalera de la Noguera Ribagorçana; Aigüestortes; Gelada; la Faiada de Malpàs; Vall Alta de Serradell-Terreta-Serra de Sant Gervàs.

Las características básicas de los mencionados espacios del PEIN, delimitación, motivos de inclusión, protección legal y de la fauna, diagnosis de los principales problemáticas de los sistemas naturales y derivados de la actividad antrópica, así como las especies estrictamente protegidas en cada espacio, se pueden consultar en los documentos del PEIN en el siguiente enlace:



http://www.gencat.cat/mediamb/publicacions/monografies/pein/2_2_PEIN_Pirineu.pdf

El espacio Capçalera de la Noguera Ribagorçana cuenta además con un Plan especial de delimitación definitiva. El Plan fue aprobado por el Acuerdo de Gobierno de la Generalitat, de 5 de octubre de 2004. En la memoria informativa se expone una descripción general de los espacios. En este espacio, se destaca que presenta una notable diversidad paisajística, desde el piso de vegetación almontano y de las partes bajas de los valles hasta el piso alpino de los niveles culminantes de las altas montañas que envuelven el espacio. Son destacables la presencia de hayedos (*Scillo-Fagetum*), avetales (*Goodyero-Abietetum*), etc., así como una importante y excepcional presencia de comunidades de carácter atlántico, como las landas (*Calluno-Ulicetea*), turberas (*Scheuzerio-Caricetea nigrae*), (*Oxycocco-Sphagnetea*), de brezo de humedal (*Erica tetralix*) con esfagnos o ciperáceas dominantes. Estas últimas comunidades son rarísimas o no se encuentran en ningún lugar más en Catalunya.

http://agricultura.gencat.cat/web/conten/mn_medi_natural/mn15_espais_naturals_protegits/documents/plans_delimitacio/fixers_estatics/arribera_qarona_capcalera_noguera_ribagorca_na_artiga_lin_portillon_altres.pdf

El espacio Aigüestortes incluido en el PEIN, de acuerdo con los documentos del mismo Plan es un espacio natural de gran extensión, formado por un núcleo central que corresponde con el Parque Nacional de Aigüestortes i Estany de Sant Maurici y su zona periférica de protección (valle de la Bonaigua al noreste y valles de Boí y Sant Nicolau al oeste. La zona constituye uno de los mejores representantes de las vertientes meridionales del Pirineo central axial, por su extensión y continuidad como por su notable diversidad biológica y geológica.

En el espacio Aigüestortes están bien representados los pisos subalpino y alpino, así como las partes altas del piso montano. Son destacables la complejidad del relieve abrupto y singular debido al modelado glacial y peri-glacial (canchales, riscales, heleros, lagos, etc.). En conjunto el espacio es un macizo granítico, si bien en el sector noreste y sudoeste aparecen pizarras, esquistos y calcáreas. El agua juega un papel importante, siendo el espacio pirenaico con más número de lagos, aparte de numerosos ríos, torrenteras, cascadas que otorgan a este espacio una gran belleza paisajística. En conjunto, el espacio muestra un sistema lacustre y fluvial variado de notable interés. Cabe destacar la notable diversidad de comunidades vegetales pirenaicas que forman un mosaico complejo.

La fauna es típicamente de alta montaña pirenaica, rebeco (*Rupicapra rupicapra*), urogallo (*Teatro urogallus*), con algunas reliquias glaciales desmán de los Pirineos (*Galemys pyrenaicus*), lagartija vivípara (*Zootoca vivipara = Lacerta vivipara*) contribuye a enriquecer el grado de diversidad biológica de esta área natural. De los mamíferos destaca, entre otros, la presencia del ratón leonado (*Apodemus favicollis*), ermiño (*Mustela erminea*). Algunos valles como el de Boí, presentan una gran riqueza faunística de micromamíferos.

Por la alta diversidad de los pastos en algunas áreas perimetrales en este espacio representa una de las zonas de mayor interés para la alimentación de rapaces necrófagas.

De la fauna invertebrada destacan por su diversidad y singularidad diversos grupos: los moluscos con numerosas especies norte europeas que se encuentran de forma relictual en el Pirineo (*Pisidium hibernicum*, *Oïscus ruderatus*, etc.), los coleópteros pirenaicos y



numerosas especies raras (*Carabus rutilans ssp. opulentus*, etc.), heterópteros con diversas especies con un límite de distribución meridional (*Arctocorisa carinata*, *Platycranus longicornis*, etc.) y los lepidópteros, con especies muy singulares (*Thera stragifata*, *Heliothea discoidalia*, etc.).

Actualmente el espacio Aigüestortes incluido en el PEIN alcanza el ámbito de estudio a la altura del término municipal de Senet. También intersecta el ámbito de estudio en el término de El Pont de Suert, ya que resigue el río Noguera de Tor.

El 24 de noviembre de 2004, la Generalitat aprobó el Plan especial de delimitación definitiva de los espacios: La Faiada de Malpàs, Serra de Sant Gervàs, Vall Alta de Serradell, Collegats

Respecto La Faiada de Malpàs el Plan menciona que la orientación de los cordales este-oeste y la diferencia de pendientes entre las vertientes permiten que este espacio reúna una muestra muy significativa de la vegetación forestal de montaña pre-pirenaica. Mientras que las vertientes norte están cubiertos por bosques caducifolios (hayedos, robledal y avellanadas), en las orientadas al sur, menos inclinadas y mucho más soleadas, aparece el carrascar (*Quercetum rotundifoliae buxetosum*). De todas las comunidades vegetales forestales destaca por su singularidad el hayedo (*Buxo-Fagetum*), que es un bosque raro en el Pre-Pirineo. El espacio es una buena muestra de la fauna que habita estos biotopos con una manifiesta presencia de especies mediterráneas (fundamentalmente respecto a la omitofauna) que penetran en el interior del espacio procedentes de tierras meridionales vecinas. Destaca la presencia de aves necrófagas.

El espacio Serra de Sant Gervàs lo conforma un conjunto orográfico notable, representante de las sierras pre-pirenaicas interiores más occidentales de Catalunya. Presenta un interés particular por entrar en contacto con las montañas de la comarca de la Alta Ribagorça, últimas digitaciones del Pirineo axial, del cual se separa por el valle de Llevata. Está constituido por un sistema calcáreo de una cierta complejidad tectónica con cumbres que sobrepasan los 1.800 m. las vertientes sur y suroeste de la sierra presentan fuertes pendientes con riscos, mientras que las laderas septentrionales son más suaves.

El paisaje es predominantemente submediterráneo, corresponde al dominio de los robledales de roble pubescente (*Buxo-Quercetum pubescentis*). Las comunidades de boj, con una significación especial ocupan grandes extensiones y son la unidad de vegetación dominante. La presencia de algunos elementos centroeuropeos y subalpinos en la umbría y niveles culminantes enriquecen su diversidad paisajística

De la fauna sobresale el dominio de las especies asociadas a riscos, principalmente rapaces necrófagas y los córvidos. En estos biotopos se localizan algunos invertebrados singulares como el molusco endémico, *Xeroplexa ripacurcica*.

Pueden consultarse también otros detalles de estos espacios relativos a instrumentos de gestión y planificación, biodiversidad, etc. que conforman el sistema de espacios naturales protegidos del Alt Pirineu i Aran en la web del DTES:

http://mediambient.gencat.cat/ca/05_ambits_dactuacio/patrimoni_natural/senp_catalunya/es_pais_sistema/alt_pirineu_i_aran/



Espacios naturales de protección especial

La Ley 12/1985, de 13 de junio, de espacios naturales determina cuatro categorías de espacios naturales de protección especial (ENPE) que se designan específicamente por su interés científico, ecológico, cultural, educativo, paisajístico y recreativo con el objetivo de dotarlos de un régimen de protección y de gestión adecuados a estas características. Quedan parcialmente dentro del ámbito de estudio el ENPE:

Zona Periférica de Protección del Parque Nacional de Aigüestortes i Estany de Sant Maurici, que es coincidente en parte con el espacio incluido en el PEIN, citado anteriormente. Según la Ley 5/2007, de 3 de abril, de la Red de Parques Nacionales, dichas zonas de protección se definen como el espacio exterior, continuo y colindante a un Parque Nacional, dotado de un régimen jurídico propio destinado a proyectar los valores del Parque en su entorno y a amortiguar los impactos ecológicos o paisajísticos procedentes del exterior sobre el interior del Parque Nacional. Cabe mencionar que el Parque Nacional fue incluido en la lista del Convenio de Ramsar (2 de febrero de 1971), relativo a humedales de importancia internacional especialmente como hábitat de aves acuáticas mediante la Resolución de 17 de enero de 2006, de la Dirección General para la Biodiversidad.

La cartografía disponible en el web del DTES está disponible en el siguiente enlace:

http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/12_cartografia_i_toponimia/bases_cartografiques/medi_ambient_i_sostenibilitat/cartografia_en_format_miramon_sig/bases_disponibles/territori/19_espais_proteccio_especial/

Espacios Natura 2000

Los espacios Natura 2000 que se encuentran en el ámbito de estudio son:

- Zona especial de conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA): Aigüestortes (ES0000022) con límites parcialmente coincidentes de los espacios Aigüestortes y Gelada incluidos en el PEIN, citados anteriormente.

La designación de los dichos espacios fue realizada mediante los Acuerdos de Gobierno GOV/112/2006, de 5 de septiembre, por el que se designan ZEPA y se aprueba la propuesta de lugares de importancia comunitaria; y GOV/176/2013, de 17 de diciembre, por el que se declaran las zonas especiales de conservación de la región biogeográfica alpina, integrantes de la red Natura 2000, y se aprueba el instrumento de gestión, disponible en el siguiente enlace:

http://mediambient.gencat.cat/ca/05_ambits_dactuacio/patrimoni_natural/senp_catalunya/el_sistema/xarxa_natura_2000/xarxa_natura_2000_a_catalunya/zec/regio_alpina/

El mencionado instrumento de gestión detalla, entre otros, los objetivos de conservación de hábitats y especies de interés comunitario, factores de amenaza, medidas de gestión



preventiva, etc. Para cada uno de los hábitats y especies de interés comunitario, existe también una ficha específica con información diversa que en algunos casos están relacionadas con la construcción de infraestructuras que deben tenerse en cuenta en el desarrollo del proyecto. También se pueden encontrar un extracto de las directrices de gestión que fueron definidas en el Acuerdo GOV/112/2006, de 5 de septiembre, algunas de ellas relativas a las infraestructuras viarias.

2.3 Hábitats y especies de interés comunitario

La cartografía de los hábitats de interés comunitario de Catalunya 1:50.000 versión 2 (2008-12) puede descargarse en el siguiente enlace:

http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/12_cartografia_i_toponimia/bases_cartografiques/medi_ambient_i_sostenibilitat/cartografia_en_format_miramon_sig/bases_disponibles/territori/31_habitats_hic/

2.4 Bosques de utilidad pública

La ley 6/1988, de 30 de marzo i la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, establecen las características de los bosques declarados de utilidad pública. Los requisitos que deben cumplir tienen relación con su ubicación, en cabeceras de las redes hidrográficas, riberas de ríos y torrentes; cercanía a poblaciones con una función de protección del paisaje; de protección frente a procesos de erosión, reducción de aludes, crecidas de ríos y inundaciones y defensa de poblaciones, cultivos e infraestructuras; contribución a la conservación de la diversidad biológica o formar parte de espacios naturales protegidos.

La cartografía de los bosques públicos se encuentra disponible a través del siguiente enlace:

<http://agricultura.gencat.cat/ca/detalls/Article/Forests-publicues>

2.5 Espacios de interés faunístico y florístico

El mapa de áreas de interés faunístico y florístico (AIFF) acoge las áreas más críticas de todas las especies de fauna y flora amenazada de las que se tiene una información especialmente detallada y precisa.

Los motivos de inclusión de estas zonas como AIFF son la presencia de oso (*Ursus arctos*), nutria (*Lutra lutra*), urogallo (*Tetrao urogallus*).

Se ha realizado una consulta a la base cartográfica de la Generalitat de Catalunya de la distribución de estas especies.

La cartografía disponible del oso, muestra que dentro del ámbito de estudio del proyecto, la presencia de adultos en una franja de territorio que ocupa la cabecera del Noguera Ribagorçana; valle de Conangles; barranc del Bessiberri (dentro de este ámbito también se han detectado hembras con crías); vertientes orientales al pantano de Baserca hasta el barranc de la Baixada en Senet.



La base cartográfica de la nutria muestra que esta especie se encuentra, en los cursos fluviales del río Noguera Ribagorçana y Noguera de Tor.

La base cartográfica de zonas de cantaderos de urogallo pone de manifiesto la presencia de diversos puntos dentro de la zona de estudio: umbría de la vall de Conangles; ladera oeste del Tossal del Escobedieso; umbría de la Ribera de Fenerui; Tossal dels Civils, en el espacio de Gelada;

No obstante la delimitación de estas AIFF, la zona acoge numerosas especies de fauna amenazada o protegida que pueden verse afectadas por el proyecto, de forma que deberá analizarse su distribución y comprobar la eventual afección por parte de la carretera. Un ejemplo de ello es la presencia de *Erica tetralix* en una zona alrededor de la embocadura sur del Túnel de Vielha, especie catalogada como vulnerable en el Catálogo de flora amenazada de Catalunya, aprobado por el Decreto 172/2008, de 26 de agosto. *Astragalus penduliflorus* está catalogada como vulnerable se encuentra en el barranc de Fenerui, aunque alejada del trazado actual de la carretera N-230.

<http://agricultura.gencat.cat/ca/detalls/Article/Arees-interes-faunistic-floristic>

2.6 Planes de recuperación de especies de fauna

El proyecto se sitúa dentro del ámbito del Plan de recuperación del quebrantahuesos en Catalunya (Decreto 282/1994, de 29 de septiembre). El artículo 6 del mencionado decreto expone que el estudio de impacto ambiental (EIA) de los proyectos sometidos a una evaluación de impacto ambiental que deban realizarse en el ámbito territorial del Plan, deben hacer constar la incidencia del proyecto sobre el hábitat del quebrantahuesos. Para ello, los promotores deben solicitar el informe preceptivo del Servicio de Biodiversidad y Protección de la Fauna, cuyo contenido deberá constar en el EIA.

El mapa del ámbito del Plan de recuperación está disponible en la siguiente dirección de internet:

<http://agricultura.gencat.cat/ca/detalls/Article/Pla-recuperacio-trencalos>

2.7 Actividades cinegéticas y pesca fluvial

La información relativa a la caza y la pesca puede descargarse en el siguiente enlace, así como un apartado específico de la distribución del corzo.

<http://agricultura.gencat.cat/ca/ambits/medi-natural/casa-pesca-continental/>

2.8 Vías Pecuarias

Las vías pecuarias pueden tener un papel importante en el medio natural al servir como ejes de conexión entre diversos ecosistemas y actuar como corredor. La cartografía de las vías pecuarias está disponible en la siguiente dirección de internet:

<http://agricultura.gencat.cat/ca/detalls/Article/Camins-ramaders>



2.9 Otros espacios catalogados o inventariados

Inventario de zonas húmedas de Catalunya

La Ley 12/1985, de 13 de junio, de espacios naturales determina que las zonas húmedas deben ser preservadas de las actividades susceptibles de provocar su recesión y la degradación. Para desarrollar este precepto, se ha configurado el Inventario de zonas húmedas de Catalunya (IZHC).

La consulta efectuada a la base cartográfica del Departamento de Territori i Sostenibilitat muestra que en la boca sur del túnel de Vielha y a ambos lados de la N-230, existen diversas zonas húmedas del tipo turbera, códigos MU-23, h54b_38. Más alejados del trazado actual, se encuentran otras zonas húmedas del mismo tipo, con los códigos: h54b_36, MU-001, MU-002 y h54b_34.

Por otra parte, a un kilómetro aproximadamente al sur de El Pont de Suert se encuentra la zona húmeda Cua del pantà d'Escales (código 17000502). Destaca especialmente la presencia de una extensa comunidad de sauces bien estructurada (hábitat de interés comunitario 3240), localizada en el margen izquierdo

Los detalles de cada una de estas zonas y la cartografía se pueden consultar en los siguientes enlaces:

http://agricultura.gencat.cat/ca/ambits/medi-natural/dar_zones_humides/

<http://agricultura.gencat.cat/ca/detalls/Article/Zones-humides>

Inventario de Espacios de Interés Geológico de Catalunya

El Inventario de Espacios de Interés Geológico de Catalunya identifica los siguientes espacios:

- Geozona Vall glacial de Molières (código 106),

La Geozona presenta los rasgos característicos de un valle glacial: circos y crestas, perfil transversal en forma de U, perfil longitudinal escalonado con cubetas de sobreexcavación con diferentes estadios de relleno, depósitos y formas morrénicas, etc. Su estado de conservación es excelente, excepto en la Boca sur del Túnel, donde hay acúmulos de bloques y escombros.

Dentro de la mencionada Geozona se incluyen 3 geotopos, de los cuales, el Complejo morrénico de l'Espitau de Vielha (código 10601) se sitúa en las inmediaciones de la N-230. Se puede reconocer los restos de una antigua morrena central situada en los glaciares de Molières y Conangles.

- Geotopo L'allau d'arrossegalls de Senet (código 109). Constituye un espectacular movimiento en masa fluidal reciente (1963).
- Geotopo Mines de Cierco (código 111). Situadas bajo el pico de Posa, constituye uno de los puntos de mineralización de plomo zinc más importantes de Catalunya.



- Geotopo Dipòsits glacials de Sant Mamés a Vilaller (código 114). Se trata de los restos de un arco morrénico frontal, bien conservado, sedimentado por el antiguo glaciar del Noguera Ribagorçana. La existencia de otros elementos geomorfológicos relacionados con el modelado glaciar (substrato rocoso con pulimiento y estrías glaciales...) situados en las cercanías contribuyen a hacer más remarcable esta localidad.

La base cartográfica del Inventario en la que se puede descargar la información de cada uno de los espacios, se puede localizar en la siguiente dirección:

http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/12_cartografia_i_toponimia/bases_cartografiques/medi_ambient_i_sostenibilitat/cartografia_en_format_miramont_sig/bases_disponibles/territori/09_patrimoni_geologic/

2.10 Fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte y conectividad ecológica

Se considera necesario que en la redacción del estudio informativo del proyecto, se tengan en cuenta diversos aspectos relativos a la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte y la conectividad ecológica en general. En concreto:

Inventario de estructuras de conectividad de la red viaria de Catalunya

Actualmente no consta ningún paso de fauna específico en la propia N-230 o carreteras cercanas a esta vía. No obstante ello, está previsto revisar los proyectos de carreteras cercanas y recabar las eventuales adaptaciones en drenajes y en la reposición de caminos, etc., que se hayan realizado para favorecer los movimientos de la fauna. Por tanto es aconsejable tener presente esta herramienta en un futuro, que puede coincidir con la redacción del proyecto constructivo.

http://mediambient.gencat.cat/ca/05_ambits_dactuacio/avaluacio_ambiental/eines_documentacio_tecnica/eines/connectivitat_xarxa_viaria/

Prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte

Cabe mencionar en este punto los documentos de la serie: Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, editada por el Ministerio, en la actualidad de Agricultura y Medio Ambiente.

En especial para esta etapa de redacción del estudio informativo son interesantes los documentos: 1. Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (actualmente está en redacción una nueva edición); 3. Prescripciones en las fases de planificación y trazado; 4. Indicadores de fragmentación; 5. Desfragmentación de hábitats y 6. Identificación de áreas de desfragmentar. En este último documento se comprueba que el proyecto se ubica en una zona con un bajo grado de fragmentación del patrimonio natural. El área de estudio del proyecto queda incluida en las áreas prioritarias a



desfragmentar a escala estatal (cuadrículas 1 x 1 km). Por tanto el proyecto debe proponer soluciones de diseño y constructivas de pasos de fauna específicos o multifuncionales de forma que se garantice la movilidad de la fauna en especial, en los desplazamientos que cruzan la carretera y evitar así el efecto de filtro y barrera, además de minimizar el riesgo de colisiones y atropellos.

En el siguiente enlace pueden descargarse los documentos técnicos de la mencionada serie, así como a la cartografía del documento 6.

<http://www.magrama.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/conectividad-fragmentacion-de-habitats-y-restauracion/fragm-documentos-grupo-trabajo.aspx>

Colisiones con animales

El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas elaboró en septiembre de 2007 el estudio Análisis de las colisiones con ungulados en las carreteras de Catalunya. Demarcación de Lleida. La memoria del mencionado estudio está disponible en la siguiente dirección. Entre otros, el estudio define tramos de concentración de accidentes y su localización.

http://mediambient.gencat.cat/web/.content/home/ambits_dactuacio/patrimoni_natural/connectivitat_ecologica/recull_de_quies_i_destudis_aplicats/ungulats_lleida2007.pdf

La siguiente capa cartográfica registra las colisiones con ungulados en las carreteras de Catalunya del anterior estudio de septiembre de 2007, así como la localización de tramos de concentración de accidentes con ungulados. Se comprueba que en el ámbito de estudio se localizan accidentes con jabalí especialmente entre Vilaller y El Pont de Suert. El número elevado de accidentes en un corto espacio provoca que se haya identificado entre los PK 127 y el PK 128 de la N-230 como un tramo de concentración de accidentes.

<http://agricultura.gencat.cat/ca/detalls/Article/Collisions-ungulats-carreteres-catalunya>

La Dirección General de Carreteras del DTES ha elaborado un estudio de la accidentalidad provocada por animales en libertad en la red de carreteras de la Generalitat, de diciembre de 2012. El estudio está accesible en la siguiente dirección de internet. Se comprueba que en el ámbito de estudio se han localizado diversos puntos de colisiones en los que se han visto involucradas especies de fauna en libertad, jabalí y corzo (datos de 2007 – 2011) entre Vilaller y El Pont de Suert.

http://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/normativa_i_documentacio/documentacio/territori_mobilitat/carreteres/documentacio_tecnica/Estudi_Accidentalitat_Animals_En_Llibertat_2007-2011_DGC-TES_vext.pdf

La Dirección General del Medio Natural y Biodiversidad ha elaborado el estudio: Análisis de datos de atropellos de fauna en carreteras de Catalunya. El mencionado estudio analiza los datos de atropellos de 2009 – 2012 registrados por el Cuerpo de Agentes Rurales. No se localizan puntos de atropello en el ámbito de estudio del proyecto según consulta realizada en las fechas de redacción de este informe. No obstante ello, la memoria puede descargarse en siguiente enlace. Así mismo, adjunto a este informe se tramiten los ficheros de la capa cartográfica con los accidentes localizados en el mencionado estudio.

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
**Direcció General
de Polítiques Ambientals**

http://agricultura.gencat.cat/web/.content/mn_medi_natural/mn10_fauna_salvatge_autoctona/factors-risc-fauna-autoctona/analisi-dades-atropellaments-fauna-carreteres-catalunya.pdf

Vistos los resultados de los estudios, se comprueba que en el ámbito de estudio del proyecto, se han registrado diversos atropellos en los que se han visto involucradas diversas especies de fauna. Por tanto el estudio informativo, y en la medida de lo posible, debe proponer un diseño que facilite la movilidad de la fauna sin que se produzcan accidentes.

Las bases cartográficas disponibles relativas a Territorio y Patrimonio Natural que se mencionan en este informe, se hallan disponibles en el web del DTES

http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/12_cartografia_i_toponimia/bases_cartografiques/medi_ambient_i_sostenibilitat/cartografia_en_format_miramon_siq/bases_disponibles/territori/

2.11 Otros criterios de diseño

El DTES ha publicado la Guía de recomendaciones técnicas para el diseño ambiental de carreteras de montaña (2012). Se presentan, entre otros, diversos aspectos del trazado, drenaje, estabilización y tratamiento de taludes y técnicas de bioingeniería para la restauración de taludes y cursos fluviales.

http://mediambient.gencat.cat/web/.content/home/ambits_dactuacio/avaluacio_ambiental/publicacions/documentos/carreteres_muntanya-5.pdf

La Agencia Catalana del Agua ha publicado diversas publicaciones relativas a criterios de intervención en el espacio fluvial; de gestión y recuperación de la vegetación de ribera; de recomendaciones técnicas para el diseño de infraestructuras que interfieren con el espacio fluvial, entre otros que es conveniente tener en cuenta en las zonas más próximas a los cursos fluviales, en especial el Noguera Ribagorçana.

Barcelona, 23 de marzo de 2015

Jordi Solina Angelet

➔ Agència Catalana de l'Aigua



Expedient: **UDPH2015000455**
 Procediment: **Infraestructura de transport**
 Assumpte: **Escrit**
 Document: **5426115**

Generalitat de Catalunya
 Agència Catalana de l'Aigua

Numero: 0139S / 10.430 / 2015
 Data: 27-04-2015 Hora: 10:29:02

Registre de Sortida



- En cas que les obres informades impliquin l'afecció d'un curs fluvial no estudiat per la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre, caldrà tenir en compte les prescripcions que figuren en els documents "RECOMANACIONS TÈCNiques PER ALS ESTUDIS D'INUNDABILITAT D'ÀMBIT LOCAL" i "RECOMANACIONS TÈCNiques PER AL DISSENY D'INFRAESTRUCTURES QUE INTERFEREIXEN AMB L'ESPai FLUVIAL", d'aquesta Agència.

Ambdós documents estan integrats i publicats a l'Agència a: http://aca-web.gencat.cat/aca/documents/ca/publicacions/espais_fluvials/publicacions/recomanacions_zi/recomanacions_zi.htm

Cap del Departament de Planificació i Ordenació de l'Espai Fluvial



Lluís Godé Lanao

Barcelona, 17 d'abril de 2015

Nota: Per a qualsevol sol·licitud d'informació o aclariment sobre el present informe cal fer referència al número d'expedient que apareix en l'encapçalament d'aquest document.



CD08007088200005426115

Sr. JUNA ANTONIO ROMERO LACASA
 DEMARCACIÓ DE CARRETERES DE L'ESTAT A CATALUNYA
 PLAÇA DE ESPAÑA, 22
 25002 LLEIDA

ESTUDI INFORMATIU I ESTUDI D'IMPACTE AMBIENTAL: "ACONDICIONAMENT DE LA CARRETERA N-230. TRAM: SOPEIRA – BOCA SUR DEL NOU TÚNEL DE VIELLA", CLAU: EI12-E-207

OBJECTE: CONSIDERACIONS A TENIR EN COMPTE EN LA REDACCIÓ DE L'ESTUDI INFORMATIU

En relació a la sol·licitud presentada per AUDINGINTRAESA, relacionada amb les consideracions a tenir en compte durant la redacció de l'Estudi Informatiu i Estudi d'Impacte Ambiental "ACONDICIONAMENT DE LA CARRETERA N-230. TRAM: SOPEIRA – BOCA SUR DEL NOU TÚNEL DE VIELLA", amb clau EI12-E-207, aquesta Agència manifesta el següent:

- D'acord amb l'article 142.2 del Reial Decret 1098/2001, de 12 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament general de la Llei de Contractes de les Administracions Públiques, l'òrgan de contractació facilitarà les autoritzacions i llicències de la seva competència que siguin necessàries pel contractista per a l'execució de l'obra.
- Atenent al *Text Refós de la Llei d'Aigües* i a les normes que el desenvolupen, correspon a la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre, entre d'altres, la realització d'aforaments, estudis d'hidrologia, informació sobre crescudes i control de la qualitat de les aigües.

En aquest sentit, es sol·licita al promotor de les obres que doni trasllat de les consideracions que s'especifiquen a continuació a AUDINGINTRAESA:

- En el disseny de les estructures transversals al flux caldrà tenir en compte els cabals i paràmetres hidrològics publicats per la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (<http://iber.chebro.es/SitEbro/sitebro.aspx?SNCZ>).
- Per a donar compliment a la Directiva Europea 2007/60/CE, relativa a la "Avaluació i la gestió dels riscos d'inundació" i, al Reial Decret 903/2010 que la transposa a l'ordenament espanyol, la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre ha delimitat les zones inundables per a les avingudes de 2, 5, 10, 25, 100 i 500 anys de període de retorn de la Noguera Ribagorçana aigua avall del pantà d'Escales (T.M. Sopeira), les qual caldrà tenir en compte en la definició de l'acodicionament de la N-230 del tram de referencia.



Pàgina 1 de 2



Pàgina 2 de 2

⇒ Servicio de Arqueología y Paleontología. Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio. Generalitat de Catalunya

 Generalitat de Catalunya
 Departament de Cultura
Direcció General d'Arxius, Biblioteques, Museus i Patrimoni
 Servei d'Arqueologia i Paleontologia


 11.02.15 000838 -
 Data Núm. Hora
 Registre de sortida 03918

R/N:436 K136 RTC/hcg

Sr. Carlos Llorca Martín
 AUDINGINTRAESA
 Avda. Baix Llobregat, 3-5
 08970 Sant Joan Despí

Senyor,

En resposta al vostre escrit, de data 30 de gener, en el qual ens sol·liciteu aquella informació que calgui tenir en compte en la redacció del "Estudi Informatiu i Estudi d'Impacte Ambiental. Condicionament de la carretera N-230. Tram: Sopeira-Boca Sud del nou Túnel de Vielha", us fem saber que podeu consultar tota la informació de l'Inventari del Patrimoni Cultural Immoble de Catalunya (Arqueològic, Paleontològic i Arquitectònic) mitjançant l'Extranet eGIPCI de la Direcció General d'Arxius, Biblioteques, Museus i Patrimoni.

L'eGIPCI és un sistema a l'entorn Extranet del Departament de Cultura que permet l'accés controlat a la consulta de determinada informació del Patrimoni Cultural Immoble català.

El projecte eGIPCI vol donar solució a la necessitat d'un sistema únic i centralitzat que permeti la consulta diferenciada de la informació del Patrimoni Arquitectònic, Arqueològic i Paleontològic de Catalunya, així com la consulta de l'estat de tramitació i altres dades significatives de les sol·licituds dels permisos d'intervenció arqueològica i paleontològica. En fases futures s'aniran afegint noves funcionalitats.

Concretament, en la fase de desenvolupament del projecte en la qual ens trobem, podeu:

- Consultar en línia totes les dades de què disposa la Direcció General per als béns immobles arquitectònics, arqueològics i paleontològics (la consulta de la informació del Patrimoni Arqueològic, Paleontològic i Arquitectònic es pot fer sobre les dades alfanumèriques, les imatges associades a les fitxes de l'Inventari del Patrimoni Cultural Immoble i les dades georeferenciades dels béns de l'Inventari a partir d'un visor SIG).
- Consultar en línia la ubicació i delimitació d'aquests béns immobles sobre un mapa interactiu, amb la cartografia de referència oficial de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.
- Consultar en línia l'estat dels permisos d'intervenció arqueològica i paleontològica que s'estan tramitant o es troben en curs, en els quals hi consteu com a promotors, directores o sol·licitants.

 Generalitat de Catalunya
 Departament de Cultura
Direcció General d'Arxius, Biblioteques, Museus i Patrimoni
 Servei d'Arqueologia i Paleontologia

Podeu accedir a l'eGIPCI des de la pàgina web del Departament de Cultura, dins l'apartat de Patrimoni

També us informem que l'empresa AUDINGINTRAESA ja és usuària de l'Extranet eGIPCI des de fa temps.

Les credencials d'accés a l'aplicació eGIPCI assignades a la vostra empresa són:

Nom usuari: **audingintraesa**
Paraula clau: **audingintraesa**

Les dades de contacte que consten en la fitxa d'usuari d'AUDINGINTRAESA corresponen a una adreça d'Esplugues de Llobregat i el correu electrònic de contacte és el següent: malmirall@audingintraesa.com.

Cal que tingueu en compte que si més d'una persona de la vostra empresa treballa amb l'aplicació eGIPCI, caldrà que us coordineu entre vosaltres per tal de compartir les credencials d'accés, sobretot en cas que feu algun canvi en la paraula clau d'accés a l'aplicació.

Per a qualsevol aclariment que pugueu necessitar, no dubteu a posar-vos en contacte amb nosaltres.

Atentament,



Ramon Ten i Carné
 Cap del Servei d'Arqueologia i Paleontologia

Barcelona, 6 de febrer de 2015

⇒ Instituto Pirenaico de Ecología (CSIC)



Dra. María Begoña García
INSTITUTO PIRENAICO DE ECOLOGÍA (CSIC)
Apdo. 13034.
50080 Zaragoza. España (Spain)
☎ 976 369393 ext. 880051 ✉ mariab@ipe.csic.es

Zaragoza, 1 de abril del 2015

Estimado Sr. Lorca,

Hemos recibido en el Instituto Pirenaico de Ecología (CSIC) la solicitud de información respecto al estudio de impacto ambiental del acondicionamiento de la carretera N-230 en el tramo Sopeira-Boca sur del nuevo túnel de Viella (Clave EI2-E-207).

Como Investigadora del CSIC experta en una de las plantas que en dicha zona vive, le remito la siguiente información, que podrá contrastar con la información que le han proporcionado desde el Servicio Provincial de Huesca (Gobierno de Aragón; el técnico-biólogo Javier Puente):

- La especie *Borderea chouardii*, cuya única población natural mundial se encuentra en una pequeña área atravesada por la actual carretera, está catalogada en diversos listados oficiales tanto regionales ("En peligro de extinción" según el CEEA) como nacionales e internacionales (prioritaria según la Directiva Habitats europea), así como la Lista Roja (http://www.magrama.gob.es/es/biodiversidad/temas/inventarios-nacionales/595_tcm7-149451.pdf). Precisamente por su presencia se declaró a esa zona Lugar de Interés Comunitario (LIC), perteneciendo a la Red Natura 2000 de la Unión Europea
- La planta cuenta con un Plan de Recuperación aprobado por Gobierno de Aragón en 1995 (<http://www.aragon.es/es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/MedioAmbiente/Documentos/%C3%81reas/Biodiversidad/Publicaciones/EspeciesAmenazadas/07-borderea.pdf>).
- Habita en los roquedos situados tanto en la parte superior como inferior de la zona de túneles comprendida entre el pueblo de Sopeira y la embalse de Escalés, según consta en el mapa remitido desde el Servicio Provincial de Hu. Planta de incalculable valor biológico y evolutivo, por tratarse de un relicto preglaciar tropical que ha sobrevivido hasta nuestros días. Pese a su pequeño tamaño (los tubérculos no sobrepasan los 5 gr), alcanza una longevidad extraordinaria, única en el mundo para el caso de hierbas no clonales, superando los 300-400 años de edad.
- He realizado un seguimiento continuado de todos los ejemplares accesibles de la especie durante los últimos 20 años. La información recogida ha permitido descubrir algunos aspectos únicos a nivel mundial de su biología (<http://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0044657>), y realizar modelos predictivos según los cuales la población a pesar de su riesgo por estar reducida a una pequeña área, se mantiene estable (<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1523-1739.2003.00030.x/abstract>). Los informes posteriores que he remitido periódicamente a Gobierno de Aragón por las asistencias técnicas encargadas muestran dicha estabilidad.

- Las grietas donde se alojan los tubérculos de las plantas con frecuencia están flanqueadas por lajas prácticamente sueltas, que pueden ser extraídas a mano fácilmente. Por ello las vibraciones que se puedan producir por obras en la carretera junto a la población han de evitarse en lo posible, ya que de caer las lajas caerían también los tubérculos, muriendo los ejemplares.

- La población no puede ser translocada a otro lugar, pues por su carácter rupícola es totalmente dependiente de unas condiciones absolutamente distintas a las que se rigen la mayor parte de las plantas. Por tanto, la supervivencia de la especie queda totalmente condicionada al mantenimiento de su hábitat, y la pérdida o alteración del hábitat supondrá la pérdida irreversible de los ejemplares que allí vivan.

A partir de toda esta información obtenida y analizada de forma objetiva y rigurosa (publicada en algunas de las revistas científicas de mayor prestigio mundial), emito las siguientes recomendaciones:

- No acondicionar el trazado de la N-230 a su paso por los túneles de Escalés.
- Prohibir el vertido de escombros en la zona de túneles
- Prohibir la alteración de paredes rocosas en la zona de túneles. Las grietas y fisuras donde se encuentra la planta están protegidas de la irradiación directa solar. Cualquier alteración de la exposición solar produciría fotoinhibición en su aparato fotosintético.
- Evitar en las zonas próximas los trabajos de remodelación que supongan vibraciones (maquinaria pesada, tuneladoras, uso de dinamita...).
- Incluir con anterioridad a las obras, la presencia de una persona conocedora de la población, que *in situ* indique a la empresa encargada de la remodelación de la carretera, cuál es el área y hábitat exactos en los que recomendamos no se realice ningún tipo de acondicionamiento.

Esta información le ha sido también comunicada telefónicamente al Sr. Juan Antonio Romero Lacasa.

Atentamente:



Dra. María Begoña García
Vicedirectora
Instituto Pirenaico de Ecología – CSIC

➔ Diputación Provincial de Huesca



Obras Públicas, Cooperación y
Asistencia Técnica a Municipios



Porches de Galicia, 4
22071 Huesca
Tel. 974 294158
Fax. 974 294159

Asunto: Estudio informativo y estudio de impacto ambiental. Acondicionamiento de la carretera N-230.
Tramo: Soperia-boca sur del nuevo túnel de Viella.

Recibido su escrito por el que solicita consideraciones al estudio indicado en el asunto y efectuada consulta con nuestros Servicios Técnicos, adjunto le remito informe al respecto, rogando tome en consideración lo indicado.

Huesca, 27 de abril de 2015
El Presidente

Antonio Casculuela Bergua

Audingintraesa, S.A. Avda. Baix Llobregat, 3-5. 08970 Sant Joan Despi. Barcelona



Obras Públicas, Cooperación y
Asistencia Técnica a Municipios

Porches de Galicia, 4
22071 Huesca
Tel. 974 294158
Fax. 974 294159

Asunto: Estudio informativo y estudio de impacto ambiental. Acondicionamiento de la carretera N-230.
Tramo: Soperia-boca sur del nuevo túnel de Viella.

Se ha recibido escrito de la consultora Audingintraesa, S.A., contratada por el Ministerio de Fomento para realizar un estudio de la comunicación Sopeira-túnel de Viella, en el que nos solicitan la aportación de consideraciones a tener en cuenta en la redacción del estudio.

Al respecto le informo que en mi opinión:

Tomar en consideración que la mayor parte de las poblaciones se encuentran ubicadas en la margen derecha del río Noguera Ribagorzana, por lo que parecería razonable que el trazado fuese por dicha margen, garantizando los accesos a todos los núcleos, incluso a los dos existentes en la margen izquierda.

Sugerir la modificación de la actual conexión de la N-230 con la N-260 desplazando dicha intersección unos 1.500 m. aguas abajo del puente existente.

Lo que someto a su consideración.

Huesca, 27 de abril de 2015
El Ingeniero Jefe del Servicio de Obras Públicas,
Cooperación y Asistencia Técnica a los Municipios


Ramón Golom Gorgués

Presidente Diputación Provincial Huesca

⇒ Ayuntamiento de El Pont de Suert



Ajuntament del Pont de Suert
Alta Ribagorça

AUDINGINTRAESA SA
Av. Baix Llobregat, núm. 3-5
08970 Sant Joan Despí

Señores,

En relación a la del "Estudio Informativo i Estudio de Impacto Ambiental. Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira – Boca sur nuevo Túnel de Viella" y a la caracterización del área de influencia del nuevo trazado correspondiente, les remitimos el escrito de alegaciones conjuntas de los Ayuntamientos del Pont de Suert, Vilaller, Montanuy y Bonanza al trazado del Estudio Informativo de la Autovía A-14 Lleida-Frontera Francesa, tramo Lleida-Túnel de Vielha, aprobadas por esta corporación local en sesión extraordinaria de pleno, de fecha 6 de mayo de 2004 y remitidas a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña del Ministerio de Fomento.

Atentamente,



Albert Alins i Abad
Alcalde

El Pont de Suert, 4 de febrero de 2015

Plaça Major, 9 - Tel. 973 69 00 05 - Fax 973 69 02 93 - www.elpontdesuert.com - 25520 El Pont de Suert (Lleida)



Ajuntament del Pont de Suert
Alta Ribagorça

Alegaciones al estudio informativo de la autovía A-14 Lleida-Frontera francesa, tramo Lleida-Túnel de Vielha

Albert Alins i Abad, con DNI núm. 78078034-A, alcalde del Ayuntamiento del Pont de Suert, y domicilio a efecto de notificaciones en la Plaza Mayor, 9 del Pont de Suert,

EXPONGO:

Que visto el estudio informativo de la futura autovía A-14 Lleida-Frontera Francesa, en su tramo entre Lleida y el Túnel de Vielha, aprobado inicialmente el 26 de febrero de 2004, y presentado en este Ayuntamiento el 10 de marzo de 2004 (registro de entrada núm. 379 de 10/03/04).

Que mediante el presente escrito, y dentro del plazo concedido, y de acuerdo con los hechos y consideraciones que se expondrán, presento las siguientes alegaciones al estudio informativo:

ALEGACIONES

Primera: (impacto visual)

Según el trazado recomendado por los técnicos redactores del proyecto, se considera que el trazado de la futura Autovía debe pasar por la zona oeste del municipio del Pont de Suert, mediante la construcción de un túnel, que discurriría aproximadamente por una elevación de casi treinta metros sobre el nivel de la población, salvando a zona escolar del Pont de Suert, así como la central hidroeléctrica y la zona de las piscinas públicas. Posteriormente el trazado, en dirección Vielha, transcurre por un corto viaducto que evita el barranco de Cirés, para seguir al aire libre por la zona conocida como "Aragó" mediante la creación de muros de contención de la Autovía, elevados hasta casi 18 metros bordeando el municipio sobre la urbanización "barri d'Aragó" y siguiendo hacia el norte atravesando el río, junto al barrio del Roser, para terminar en el margen izquierdo de la Noguera Ribagorzana sobre los prados de Jaumot, junto al Polígono Industrial "Sores", y el cruce hacia la Vall de Boí.

De acuerdo con este trazado recomendado, la zona oeste del Pont de Suert estaría formada por un gran muro de contención de la Autovía, sobre el "barri d'Aragó", imagen que sin duda dañaría la estética del municipio, puesto que éste sería de más de medio kilómetro de longitud y de más de veinticinco metros de altura.

Dicha propuesta somete el municipio del Pont de Suert, a unos impactos visuales y acústicos a todas luces insoportables para la estética, los habitantes y para las perspectivas de desarrollo sostenible a las que aspira el municipio como destino y centro turístico, y prestador de servicios a la comarca.

El estudio informativo presentado no tiene presente el impacto que supone el muro de contención y el viaducto sobre la Noguera Ribagorzana, sobre el trazado del "Camí de l'Aigua" (camino del agua). El "camí de l'Aigua" es un importante proyecto de creación de un sendero que recorre desde la zona del Monasterio de Lavaix hasta la Vall de Boí, creando un itinerario paralelo a los dos ríos de la comarca, con la finalidad principal de unir los dos espacios naturales más importantes de la comarca, como son el espacio de interés natural de la Faiada y el Parque Nacional d'Aiguestortes, y que ha estado aprobado y licitada su contratación por la Administración General del Estado. Así mismo otro de los objetivos del proyecto es integrar más los municipios de la comarca y al mismo tiempo ofrecer más atractivos turísticos. Dicho proyecto está

Plaça Major, 9 - Tel. 973 69 00 05 - Fax 973 69 02 93 - www.elpontdesuert.com - 25520 El Pont de Suert (Lleida)



Ajuntament del Pont de Suert Alta Ribagorça

subvencionado por el Ministerio de Medio Ambiente, dentro del programa de proyectos de caminos naturales. El "camí de l'Aigua" transcurre por las zonas profundas de los valles, creando un corredor biológico, y un eje vertebrador de toda la red de caminos de la comarca, así como la unión histórica entre la cuna del románico Ribagorzano que fue el Monasterio de Lavaix, con el románico de la Vall de Boí que es patrimonio de la humanidad.

Dicho proyecto es una muestra de los esfuerzos de toda la comarca y del municipio del Pont de Suert, para crear una oferta turística y natural propia siempre bajo criterios de sostenibilidad y respeto y promoción del entorno natural y histórico.

Con este trazado, la mayor parte del recorrido de la Autovía sería a cielo abierto en su máxima proximidad al núcleo del Pont de Suert, destruyendo el paisaje característico y rompiendo la unidad de entorno entre montañas y valles, que de ninguna manera podría ser minimizado mediante la adopción de las medidas correctoras y de restauración que figuran en el estudio de impacto ambiental.

El impacto visual de la parte descubierta de Autovía, supone, al margen de los ruidos, la desaparición de la imagen del "Tossal de Miravet", espacio natural íntimamente ligado a la imagen turística del Pont de Suert, como municipio de montaña, prestador de servicios, pero al mismo tiempo tranquilo y en medio de un entorno natural y paisajístico único.

Segunda.- (impacto natural y en el medio)

La zona conocida como "prats de Jaumot" a la salida del Pont de Suert en dirección Vielha, donde está previsto ubicar el enlace entre la Autovía con la carretera L-500, forma parte de la "xarxa natura 2000", y por lo tanto, la desembocadura del río Noguera de Tor al Noguera Ribagorzana es un espacio protegido y de especial interés tanto por su fauna como por su flora, que al mismo tiempo está previsto que se convierta en zona periférica del Parque Nacional de Sant Maurici.

Este enclave de una gran importancia para el municipio del Pont de Suert, quedaría totalmente afectado en los dos márgenes de la actual N-230:

- En el margen izquierdo se encuentran pastos catalogados como "prats de dall" y protegidos como hábitats de interés comunitario, según la Directiva CE 92/43, y con las propuestas del estudio informativo se verían condenados a la desaparición.
- En el margen derecho, donde está prevista la clasificación como zona periférica del Parque Nacional d'Aigüestortes i Llac de Sant Maurici, se encuentra un yacimiento arqueológico romano catalogado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, única muestra de la época romana en la comarca y uno de los pocos existentes en zonas de montaña.

Así mismo, el Tossal de Miravet, que es la montaña en la ladera de la cual trazaría la autovía a cielo abierto, entre el pequeño viaducto del barranco de Cirés, y el viaducto que atraviesa la Noguera Ribagorzana, es una zona de cría de quebrantahuesos, y consiguientemente un espacio especialmente sensible al impacto que supondrían, tanto las obras como el tránsito rodado al descubierto.

El espacio dels "Prats de Jaumot", como zona de "prats de dall" protegidos por la Directiva CE 92/43, constituyen, en el aspecto medioambiental, un paraje clave de la



Ajuntament del Pont de Suert Alta Ribagorça

comarca de la Alta Ribagorça como habitat idóneo de especies vinculadas a fondo de los valles y al espacio agrario.

Tercera.- (impacto socioeconómico)

Des de el punto de vista económico el trazado recomendado, así como los trazados alternativos propuestos, suponen una importante hipoteca al crecimiento sostenido y equilibrado del municipio por dos factores:

- El primer factor es que con los trazados propuestos se crea una insalvable barrera que limita cualquier posible crecimiento urbanístico, pues se debe tener presente que el Pont de Suert sólo puede crecer hacia el norte, debido a que el Sur está limitado por el embalse de Escales, y que el "Serrat de Gessera", al Este, no es explotable urbanísticamente a causa de sus condiciones geológicas. Así es que, con la construcción de la Autovía propuesta, ésta, al margen del espacio que ocupa y de las zonas de policía que le son inherentes que evitan cualquier construcción, crea una barrera que hace imposible la necesaria conexión entre los diferentes espacios urbanos y las posibles zonas de crecimiento del municipio.
- El segundo factor de hipoteca del desarrollo es su afectación a uno de los sectores económicos más importantes de la comarca como es la agricultura y ganadería. Con los trazados propuestos y recomendados, el sector primario se ve peligrosamente afectado, por la importante intervención de los trazados sobre el suelo agrícola que pondría en peligro la viabilidad económica de muchas explotaciones agrarias del municipio.

Más allá de la afectación sobre la función productiva, también comportaría la desaparición de otra función de gran importancia estratégica para el municipio y para las zonas de montaña en general, que es la creación del paisaje i su conservación, ya que el espacio agrario y el paisaje son elementos fundamentales del equilibrio territorial y aportan un valor añadido indispensable a la imagen global del Pont de Suert.

La base territorial de cultivo de forraje de las explotaciones del municipio es muy pequeña (alrededor de 10 a 15 hectáreas), siendo los "prats de dall" de regadío situados al margen de la Noguera Ribagorzana los que proporcionan dichos cultivos a la alimentación invernal del ganado, y precisamente, el trazado de la Autovía, comporta la eliminación de estos prados.

Quarta.- (Conclusiones y propuestas)

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, queda acreditado el profundo impacto negativo del trazado propuesto, motivo por el cual éste debería modificarse en el sentido de respetar al máximo el entorno natural del municipio, así como el impacto visual y paisajístico que supone.

Desde este consistorio se propone la posibilidad que el trazado contemple la eliminación del muro de contención sobre la zona de "Aragó", así como el viaducto que desemboca en el enlace con la carretera L-500. Para evitar dicho impacto la solución sería la realización de un túnel bajo el "tossal de Miravet" hasta el punto kilométrico 110+380 en el paraje conocido como el "Salencar".



Ajuntament del Pont de Suert
Alta Ribagorça

De la misma manera se propone la eliminación del enlace previsto con la carretera L-500, creando un único enlace dentro del termino del Pont de Suert que habría de ubicarse en el margen del embalse de Escales, y de esta manera, a parte de la reducción del impacto de los enlaces, se conseguiría crear un único centro de comunicaciones, pues desde este enlace se accedería a la carretera N-260 hacia La Pobla de Segur y también a la carretera L-500.

El Pont de Suert, 5 de mayo de 2004



Albert Alins i Abad

Alcalde

⇒ Ayuntamiento de Vielha e Mijaran



Ajuntament de Vielha e Mijaran

CDA001115
AG/PH/ep

AUDINGINTRAESA
Avd. Baix Llobregat, 3-5
08970 SANT JOAN DESPÍ (Barcelona)

A/Sr. Carlos Llorca Martín

Asunto: Estudio informativo y Estudio de impacto ambiental. Acondicionamiento de la Carretera N-230. Tramo: Soperira-Boca Sur del Nuevo Túnel de Vielha. Clave:EI2-E-207.

Señor,

En respuesta a su escrito de fecha 30 de enero de 2015 por el cual nos solicitan, con respecto al expediente de referencia, que presentemos las consideraciones que creamos convenientes con relación a dicho Estudio, les enviamos informe emitido por los Servicios Técnicos Municipales el día 26 de febrero de 2015.

Atentamente,

El Alcalde,

Alejandro Moga Vidal

Vielha, 2 de marzo de 2015



Ajuntament de Vielha e Mijaran

Expediente: ESTUDIO INFORMATIVO Y ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL. ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-230 TRAMO SOPEIRA BOCA SUR DEL NUEVO TUNEL DE VIELHA. CLAVE EI2-E-207.

Número de registre d'entrada: 321
Data d'entrada: 03/02/2015
Emplaçament: disseminado.
Nucli: Vielha

Informe sobre consideraciones a tener en cuenta sobre el impacto ambiental.

Que el perímetro de la traza de la carretera N-230 esta considerado como bosque de utilidad pública, dentro de un PEIN o Xarxa Natura 2000.



Vielha, 26 de febrer de 2015.
L'arquitecte Tècnic

Joaquín Jose Obiols

***Apéndice 4: Expediente de información pública del
Estudio Informativo Acondicionamiento de la carretera
N-230. Tramo Sopeira – Boca Sur del nuevo túnel de
Viella (de fecha 2017)''***



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE
Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS

Documento para la información pública del Estudio Informativo:

"Acondicionamiento de la carretera N-230
Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella"
Provincias de Huesca y Lleida
Clave: EI2-E-0207

INFORME DE ALEGACIONES

Julio de 2018



Índice

1.- TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE	pág. 2
1.1.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS	pág. 2
1.2.- PLAZO ELEGIDO E INCIDENCIAS AL RESPECTO	pág. 4
2.- ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS	pág. 10
3.- PROPUESTA PARA LA INCLUSIÓN EN LA APROBACIÓN DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO	pág. 62

ANEJO núm. 1	Aprobación provisional del Estudio Informativo
ANEJO núm. 2	Publicaciones del anuncio de información pública
ANEJO núm. 3	Oficios remitidos a Ayuntamientos e Instituciones
ANEJO núm. 4	Certificados de exposición pública
ANEJO núm. 5	Alegaciones recibidas
ANEJO núm. 6	Alternativa propuesta tras las alegaciones recibidas



1.- TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE

1.1.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

El BOE núm. 13, de 15 de enero de 2018, publicó el anuncio 2360 en el que se dice textualmente:

Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña por el que se somete a Información Pública el Estudio Informativo, así como el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo, de: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella". Provincia de Huesca y Lleida. Clave: EI2-E-0207.

La Dirección General de Carreteras, por Resolución de 30 de diciembre de 2017, ha aprobado provisionalmente el estudio informativo "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella". Clave: EI2-E-0207 que incluye un Estudio de Impacto Ambiental, ordenando a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña la incoación del Expediente de Información Pública, de acuerdo con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en cumplimiento de cuanto establecen:

- Los artículos 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), a los efectos de que se puedan alegar sobre las circunstancias que justifican la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

- La Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

En consecuencia, de acuerdo con lo ordenado por la Dirección General de Carreteras se somete el citado Estudio Informativo a Información Pública durante un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias (Boletín Oficial del Estado, Boletines Oficiales de las Provincias de Lleida y Huesca y en uno de los diarios de mayor circulación de las citadas provincias).

La documentación del Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental podrá ser consultada, en días y horas de oficina, en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, con sede en Calle de la Marquesa, 12 de Barcelona, en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, con sede en Plaza de España, 2, de Lleida, y en las Corporaciones Locales afectadas de Sopeira, Bonansa, El Pont de Suert, Vilaller, Montanuy, Vielha e Mijaran y Tremp, así como en la sede electrónica del Ministerio de Fomento (<http://mfom.es/participacion-publica>).

Entre los documentos que se someten a examen figura copia de la aprobación provisional del Estudio Informativo.

Durante el expresado plazo y, en virtud de la legislación indicada, podrán presentar por escrito en la citada Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña y en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, o por cualquiera de los sistemas señalados en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, las alegaciones y observaciones que estimen oportunas en relación al Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental.

(sigue)...



Asimismo, a los efectos establecidos en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental, se informa que el Estudio Informativo está sujeto a un proceso de evaluación de impacto ambiental que será resuelto por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Barcelona, 11 de enero de 2018.- El Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, Luis Bonet Linuesa.

Este anuncio se ha publicado igualmente en el Boletín Oficial de la Provincia de Lleida (núm. 13, de 18 de enero), en el Boletín Oficial de la Provincia de Huesca (núm. 15, de 23 de enero), y en los diarios Segre y del Alto Aragón del pasado 25 de enero.

Así mismo, para su examen y exposición pública, se ha remitido un ejemplar reducido del Estudio Informativo en papel y completo en soporte digital (formato PDF) a los siguientes organismos:

- Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón (Zaragoza)
- Unidad de Carreteras del Estado en Huesca (Huesca)
- Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (Madrid)
- Subdirección General del Patrimonio Arquitectónico, Arqueológico y Paleontológico del Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya (Barcelona).
- Confederación Hidrográfica del Ebro (Lleida)
- Dirección General de Cultura y Patrimonio del Gobierno de Aragón (Zaragoza)
- Diputación Provincial de Huesca (Huesca)
- Diputación de Lleida (Lleida)
- Secretaría de Infraestructuras y Movilidad del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya (Barcelona)
- Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Defensa (Madrid)
- Dirección General de Movilidad e Infraestructuras del Gobierno de Aragón (Zaragoza)
- Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento (Madrid)
- Dirección General de Sostenibilidad del Gobierno de Aragón (Zaragoza)
- Secretaría General de Territorio y Sostenibilidad del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya (Barcelona)
- Ayuntamiento de Tremp
- Ayuntamiento de Bonansa
- Ayuntamiento de Montanuy
- Ayuntamiento de Sopeira
- Ayuntamiento de Vilaller
- Ayuntamiento de El Pont de Suert
- Ayuntamiento de Vielha e Mijaran



1.2.- PLAZO ELEGIDO E INCIDENCIAS AL RESPECTO

El plazo de la Información Pública para un Estudio Informativo viene regulado por los artículos 12 y 13 de la Ley de Carreteras (Ley 37/2015, de 29 de septiembre), y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre).

El artículo 16 de la Ley 37/2015 se aplica para las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales afectadas, al objeto que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades, provincias y Comunidades Autónomas afectadas. Para estas entidades el plazo es de un mes, dándose un mes más de espera.

El artículo 34 se aplica a la Información Pública a personas físicas o jurídicas de carácter particular. El plazo es de 30 días hábiles a partir del primer día hábil siguiente a la fecha de la publicación del anuncio en el BOE.

Según esta determinación de plazo, el período de exposición al público del Estudio Informativo, una vez publicado el Anuncio en el BOE de 15 de enero de 2018 se ha extendido hasta el 26 de febrero de 2018 inclusive. El plazo para contestación de los Organismos Públicos finalizó el 11 de abril de 2018 inclusive.

Fuera de plazo se ha recibido una alegación del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón que se ha incluido al tratarse de un Organismo de la Administración, haber entrado dentro del plazo de redacción de este informe y aportar información valiosa en razón de su competencia.

1.3.- ALEGACIONES PRESENTADAS

Se han recibido un total de 88 alegaciones, de las que 22 corresponden a Organismos Públicos, 6 a Asociaciones y Partidos Políticos y 60 a Particulares. Para conseguir una mayor claridad, se ha considerado como una única alegación todas aquellas presentadas por una misma persona, bien en un único centro directivo, bien en varios. Se adjuntan completas como **anejo núm. 5** y se resumen en el siguiente cuadro, ordenadas según orden cronológico de registro.

Núm.	Fecha	Núm. de registro	Firmante
1	08-02-2018	400	- Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
2	15-02-2018	469	- Ministerio de Defensa - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
3	05-03-2018	235	- Saura Dies, Matilde - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida



Núm.	Fecha	Núm. de registro	Firmante
31	12-03-2018	751	- Mirats Malé, César - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
	12-03-2018	768-29	- Mirats Malé, César - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
32	12-03-2018	752	- Badia Noray, Montserrat - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
	12-03-2018	768-30	- Badia Noray, Montserrat - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
33	12-03-2018	753	- Molero Malo, Samuel - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
	12-03-2018	768-31	- Molero Malo, Samuel - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
34	12-03-2018	756	- Dirección General de Movilidad e Infraestructuras del Gobierno de Aragón - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
35	12-03-2018	763	- Pallás Isla, Laura - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
36	12-03-2018	768-20	- Castells Palacin, Núria - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
37	12-03-2018	768-37	- Abad Lafón, M.ª Isabel - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
38	12-03-2018	768-38	- Subirana Abad, Elena - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
39	12-03-2018	768-39	- Joaquinet Puyol, José Vicente - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
	16-03-2018	292	- Joaquinet Puyol, José Vicente - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
	16-03-2018	293	- Joaquinet Puyol, José Vicente - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
40	12-03-2018	768-42	- Nadal Lasarte, Núria - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
41	12-03-2018	768-43	- Martínez Noray, Rubén - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
42	12-03-2018	768-44	- Abad Lafón, M.ª Isabel - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
	16-03-2018	294	- Abad Lafón, M.ª Isabel - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
	16-03-2018	295	- Abad Lafón, M.ª Isabel - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
43	12-03-2018	768-46	- Subirana Abad, Antonio - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
	16-03-2018	298	- Subirana Abad, Antonio - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
	16-03-2018	299	- Subirana Abad, Antonio - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida



Núm.	Fecha	Núm. de registro	Firmante
44	12-03-2018	768-47	- Güerri Castel, Enrique - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
	16-03-2018	296	- Güerri Castel, Enrique - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
	16-03-2018	297	- Güerri Castel, Enrique - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
45	12-03-2018	768-48	- Farré Juanmartí, Salvador - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
46	12-03-2018	768-49	- Domech Puyol, M.ª Pilar - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
47	12-03-2018	768-50	- Farré Domech, María - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
48	12-03-2018	768-51	- Farré Domech, Faïna - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
49	12-03-2018	768-55	- Subirana Abad, M.ª Isabel - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
50	12-03-2018	768-57	- Piqué Badia, Joan Ramon - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
51	12-03-2018	768-58	- Cherta Vivien, Anna - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
52	12-03-2018	768-59	- Garanto Farré, Xavier - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
53	12-03-2018	768-60	- Fueyo Retuerta, Berta - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
54	12-03-2018	768-61	- Fueyo Vidal, Enrique - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
55	12-03-2018	021996	- Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos - Entrada en los servicios centrales de Ministerio de Fomento en Madrid
56	13-03-2018	272	- Iglesias Ricou, Blanca - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
57	13-03-2018	273	- Barrabés Brallans, José M.ª - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
58	13-03-2018	779	- ADIF, Dirección General de Explotación y Construcción - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
59	13-03-2018	787	- Francés Palacín, Mercè - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
60	13-03-2018	788	- Francés Palacín, José Luis - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
61	14-03-2018	811	- Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad del Gobierno de Aragón - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
62	15-03-2018	023077	- Seo BirdLife - Entrada en los servicios centrales de Ministerio de Fomento en Madrid
63	16-03-2018	291	- Pons Subirà, Javier - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
64	16-03-2018	842-67	- Palacín Porté, Jaime - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
65	16-03-2018	842-68	- García Montull, Manuel - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña



66	16-03-2018	842-69	- Donés Ariño, Melchor - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
67	16-03-2018	842-70	- Tahúll Farré, José Luis - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
68	16-03-2018	842-71	- Rodríguez Lapetra, Laura - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
69	16-03-2018	842-73	- Joaquiné Coyo, Alicia - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
70	16-03-2018	842-74	- Vigo Estany, Laura - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
71	16-03-2018	844-19	- Domeng Llevot, José Ramón - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
72	19-03-2018	310	- Diputación de Lleida - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
73	20-03-2018	861	- Diputación de Huesca - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
74	20-03-2018	874	- IPCEA Institut de Ponent per la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natural - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
75	20-03-2018	876	- Ayuntamiento de Vilaller - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
76	21-03-2018	320	- Ayuntamiento de El Pont de Suert - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
77	21-03-2018	892	- Ayuntamiento de Viacamp-Litèra - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
78	21-03-2018	893	- Ayuntamiento de Puente de Montañana - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
79	22-03-2018	898	- Ayuntamiento de Benabarre - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
80	22-03-2018	918	- Ayuntamiento de Montanuy - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
81	22-03-2018	244	- Departament de Territori i Sostenibilitat. Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat - Entrada en los servicios centrales de la Dirección General de Carreteras en Madrid
82	23-03-2018	342	- Catalunya en Comú - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
83	23-03-2018	923	- Ayuntamiento de Arén - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
84	23-03-2018	930	- Ayuntamiento de Bonansa - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
85	26-03-2018	951	- Ayuntamiento de Sopeira - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
86	03-04-2018	405	- Ayuntamiento de La Vall de Boí - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
87	26-03-2018	281781	- Consell Comarcal de l'Alta Ribagorça - Entrada en el Registro Electrónico del Ministerio de Fomento
	03-04-2018	406	- Consell Comarcal de l'Alta Ribagorça - Entrada en la Unidad de Carreteras de Lleida
88	09-07-2018	2101	- Ayuntamiento de La Vall de Boí - Entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña



2.- ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS

NÚM. 1.- Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 8 de febrero de 2018 con núm. de registro 400.

Informa que no existe ninguna infraestructura ferroviaria en la zona de actuación. Y desde el punto de vista de la planificación ferroviaria, se informa que no está prevista, a corto o medio plazo, ninguna actuación en la zona.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 1:

Se toma nota de lo indicado.

NÚM. 2.- Ministerio de Defensa. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 15 de febrero de 2018 con núm. de registro 469.

Se comunica que no existen propiedades del Ministerio de Defensa que puedan verse afectadas por el Estudio Informativo

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 2:

Se toma nota de lo indicado.

NÚM. 3.- Saura Díes, Matilde. Alegación presentada en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida el 5 de marzo de 2018 con núm. de registro 235.

Solicita la revisión del Estudio Informativo en base a las dos alegaciones presentadas que se resumen a continuación:

- 1) En las fincas rústicas de su propiedad afectadas en el tramo 4B del Estudio Informativo la tipificación del suelo es errónea. Aporta fichas catastrales con la tipificación correcta:

Referencia catastral	Uso del suelo principal
25216A007000970000PX	Prado o praderas de regadío
25216A008001590000PF	Prado o praderas de regadío
25216A008001580000PT	Prado o praderas de regadío

- 2) Alega que la masía Quadra de Marquet y su entorno forma parte del Catálogo de masías y casas rurales del Pont de Suert. Para evitar la afectación del entorno proponen una variante desde el final del tramo 3A mediante túnel por la montaña del Miravet en el margen izquierdo del Noguera Ribagorzana y salida y conexión con el final del tramo 4B, de forma que la carretera actual quede como vía de servicio para conectar con la L-500.



CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 3:

- 1) En el Proyecto Constructivo se tendrá en cuenta el uso del suelo de las fincas conforme a lo indicado en las fichas catastrales de las parcelas.
- 2) No se considera adecuada la propuesta de variante planteada. Ver consideraciones al respecto en la respuesta dada a la alegación núm. 76 (Ayuntamiento de El Pont de Suert).

NÚM. 4.- Centeno Magí, Meritxel. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 8 de marzo de 2018 con núm. de registro 681.

Se acoge a las alegaciones presentadas por D. Jairo Badía Noray, Seo-Birdlife y Catalunya En Comú-Podem, y además realiza 9 alegaciones que se resumen a continuación:

- 1) Consideran que la Alternativa 1 exceptuando el tramo de Bono es la que aporta mejores soluciones y menos impacto.
 - o Alternativa 1 mejores condiciones de seguridad, rapidez y comodidad.
 - o Alternativa 2 en el tramo Sopena-El Pont de Suert presenta curvas con radios que no garantizan velocidad mínima de 80 km/h, por lo que es menos segura y cómoda.
 - o Alternativa 1 en el enlace de El Pont Suert Sur es mejor porque prevé rotonda que permite todos los movimientos
 - o En el tramo de Bono es mejor la solución 2
 - o Pasos de fauna, en especial rebaños en el tramo Ginaste, Viñal, Forcat, el desvío a Estet y Bono. Nueva variante y dejar la carretera existente entre Vilaller y Bono para tráfico local
- 2) Usos de los terrenos en expropiaciones están mal considerados. Se deberían adoptar los planos de cubiertas vegetales planos EIA-09.
- 3) Realizar la variante de Vilaller por el lado oriental según estudio ingeniero Jairo Badía Noray. Antes del inicio de la variante de Vilaller proponen un nuevo trazado para evitar el paso por el restaurante Ca Milleta y el Camping Ribagorzana, realizando un tramo en trinchera y un túnel por detrás del camping.
- 4) Disponer rotondas en los enlaces de El Pont de Suert y Vilaller para minimizar impacto socioeconómico y que se permitan todos los movimientos hacia los núcleos de población.
- 5) Aparcamiento de emergencia afecta explotaciones ganaderas y proponen situarlo en torno al p.k. 129 al lado de los restaurantes y la gasolinera existentes, y en el p.k. 131 donde también se localiza un restaurante y amplio aparcamiento.
- 6) Durante las obras desviar el tránsito internacional de vehículos pesados por una ruta alternativa.
- 7) Realizar el estudio acústico para velocidad de 100 km/h. Substituir pantallas acústicas tipo 3 por tipo 2 o tipo 1 donde no sea viable.
- 8) Solicitan compensaciones por los daños y perjuicios que supone el acondicionamiento:
 - o Urbanización y adecuación de las travesías urbanas como peatonales con circulación local limitada. Por parte del Ministerio de Fomento.
 - o Modificar reposición línea eléctrica SA nº 119 por detrás de la urbanización residencial y el Colegio.
- 9) Respecto al presupuesto destinado al 1,5% de conservación y mejora del Patrimonio Histórico Español proponen destinarlo a: un centro de interpretación del Monasterio de Lavaix, paneles informativos de las antiguas minas del Cierco, a una plataforma de observación del Quebrantahuesos en Bono, paneles informativos del PNAESM y del Parque Natural Posets-Maladeta.



CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 4:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) Ver respuesta extensa dada en los puntos 8, 9, 10 y 11 de la alegación **núm.18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 2) En el Estudio Informativo se realiza tan sólo una estimación del coste de las expropiaciones. Es en el Proyecto Constructivo donde se valorará en detalle el coste de las expropiaciones en función de la clasificación del suelo y el uso que figure en el Catastro para cada finca afectada.
- 3) Respecto a la propuesta de una alternativa por la vertiente oriental de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 21 (Jairo Badia Noray)**.
- 4) La definición geométrica de los nudos se realizará en el Proyecto Constructivo, en el Estudio Informativo se realiza la disposición de los enlaces y una propuesta de su tipología.
- 5) El aparcamiento de emergencia para vehículos pesados tendría un uso esporádico limitado a aquellas franjas horarias en que tengan limitado su paso por circunstancias meteorológicas adversas. En todo caso, se han estudiado otras zonas con capacidad de acogida para esta función que se recogen en el anejo núm. 6.
- 6) Ver respuesta dada en el punto 12 a la alegación **núm. 82 (Catalunya en Comú)**.
- 7) Ver respuesta dada en el punto 6 a la alegación **núm. 82 (Catalunya en Comú)**.
- 8) Ver respuesta dada en el punto 8 a la alegación **núm. 76 (Ayuntamiento de El Pont de Suert)**.
- 9) Ver respuesta dada en el punto 10 a la alegación **núm. 76 (Ayuntamiento de El Pont de Suert)**.

NÚM. 5.- Direcció General del Patrimoni Cultural del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 8 de marzo de 2018 con núm. de registro 689.

Se consideran adecuadas las medidas preventivas y correctoras previstas para los yacimientos arqueológicos, elementos del patrimonio arquitectónico y elementos documentados durante las prospecciones arqueológicas en el ámbito de Catalunya.

En relación al patrimonio paleontológico a pesar de que no existe ningún yacimiento paleontológico en las zonas afectadas por el proyecto, se considera conveniente debido a la información geológica existente de niveles geológicos potencialmente fosilíferos la realización de medidas preventivas para la protección del medio en fase previa a los inicios de los trabajos de excavación en las formaciones rojas de los periodos Pérmico y Triásico. Adjunta tabla detallada donde se indica las zonas con presencia de estos materiales.

En las conclusiones de la alegación se emite informe FAVORABLE del proyecto de Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella siempre y cuando se lleven a cabo las medidas preventivas y correctoras especificadas en el Estudio de Impacto Ambiental analizado así como la relativa al patrimonio paleontológico.

En caso de descubrimiento de restos arqueológicos y/o paleontológicos de cualquier tipo se estará a lo que dispone la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del Patrimonio Cultural Catalán y el Decreto 78/2002 de 5 de marzo, del Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 5:

En el Proyecto Constructivo se desarrollarán las medidas preventivas y correctoras especificadas en el Estudio de Impacto Ambiental. Y en fase de obras se realizará el seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras en toda la obra.

NÚM. 6.- Palacín Farré, Pedro. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 8 de marzo de 2018 con núm. de registro 694.

Solicita desestimar el Estudio Informativo en base a las manifestaciones que realiza. En caso de llevarse a cabo propone que se estudien y consideren las alternativas 6A y 6C del Estudio Informativo versión autovía del año 2004 a su paso por Vilaller. Entre las razones para desestimar el Estudio Informativo cita las siguientes:

- 1) *Está de acuerdo con la consideración del Tramo de la N-230 entre Sopeira y la Boca Sur del Nuevo Túnel de Viella como carretera convencional. No obstante, está en desacuerdo que no se contemple el tramo Túnel de Viella-Frontera Francesa.*
- 2) *Indica que no se cita el tramo 5B como alternativa única, y en las dos alternativas es la misma. En el antiguo estudio informativo el tramo 6C pasaba por la vertiente oriental en Vilaller y era la alternativa escogida, no se entiende el cambio, alegan que no se les respondió a la información pública de 2004. Cita una serie de mejoras que representa la alternativa del tramo 6C de 2004: valor de los suelos menor, menor longitud, paso por delante Hotel Montsant, mayor proximidad semienlace Vilaller Sur al núcleo urbano, menor impacto visual, paisajístico y medioambiental. Propone mejorarla desplazando trazado hacia el este de forma que parte de la variante esté en túnel, de forma de reducir el impacto.*
- 3) *El estudio de tráfico no tiene en cuenta el eje Lleida-Toulouse. La matriz de viajes se ha realizado a partir de datos de 2013 que es el año de menor tráfico. Suponen que el tráfico sería más elevado y que esto ayudaría a obtener una mayor rentabilidad económica de la actuación.*
- 4) *En el estudio económico los costes están infravalorados o no valorados*
- 5) *No se ha tenido en cuenta el impacto sobre las explotaciones agropecuarias del municipio de Vilaller. No se han valorado correctamente los terrenos de la variante de Vilaller. Una finca de su propiedad queda afectada por el tramo 5B. Esta finca es de regadío y en la finca existe una masía (borda del Prat de Barra) catalogada en el POUM. Comenta que no se ha tenido en cuenta el POUM en lo que se refiere a la conexión con el nordeste del municipio donde se prevé un sector industrial. No se valora la alteración paisajística y medioambiental de la zona.*

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 6:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) El Estudio Informativo Túnel de Viella-Frontera Francesa forma parte de otro contrato.
- 2) Las incoherencias a que se refiere respecto al tramo 5B donde sólo se presenta una alternativa mientras que dicen que existen 2 alternativas se considera que quizás no se ha explicado suficientemente en la memoria del estudio pero no se considera una incoherencia. Las alternativas se entienden como el conjunto de tramos desde Sopeira hasta la boca sur del Túnel de Viella. Así pues, se presentan dos alternativas que son resultantes de dos combinaciones diferentes de tramos. Estos tramos aprovechan el corredor de la carretera N-230 existente en algunas zonas mejorando sólo algunos radios y los anchos de plataforma, estos tramos son los tramos 4B, 6B y 8A. En la zona del tramo 5B las dos alternativas son coincidentes.

Respecto a la propuesta de una alternativa por la vertiente oriental de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 21 (Jairo Badia Noray)**.



- 3) Vale lo indicado en los puntos 1, 2, 3, 4 y 5 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 4) En el Estudio Informativo se realiza tan sólo una estimación del coste de las expropiaciones. Es en el Proyecto Constructivo donde se valorará en detalle el coste de las expropiaciones en función de la clasificación del suelo y el uso que figure en el Catastro para cada finca afectada.
- 5) Respecto a los impactos de la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 21 (Jairo Badía Noray)**.

NÚM. 7.- Associació d'Amics de l'Alta Ribagorça. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 8 de marzo de 2018 con núm. de registro 704.

Solicitan la revisión del Estudio Informativo en base a las alegaciones y consideraciones que presentan de forma que se dé cumplimiento a la Instrucción de Carreteras 3.1 IC para una velocidad de 80 km/h en todos los tramos. Que se tengan en cuenta las características geológicas en el tramo Pantano de Escales para evitar efectos de interrupción del tráfico por efectos no previstos. Consideran necesario la ejecución de las variantes de los cascos urbanos de Pont de Suert, Las bordas y Vilaller, y la eliminación de las obras realizadas en el año 1963-64 de reposición de la carretera N-230 eliminando las zonas inundables.

Realizan unas consideraciones previas del Estudio Informativo.

Consideran correcta la modificación del tramo de la N-230 de autovía a carretera, ya que se disminuye el impacto ambiental y paisajístico.

Exponen que no se ha realizado correctamente el Estudio de Tráfico, por adoptarse como año base el año 2013 de menor tráfico, no considerar la restricción del tráfico de vehículos pesados por el municipio francés de St. Beat ni la atracción del tráfico de las comarcas de la Ribagorça catalana y/o aragonesa y la internacional con la puesta en servicio de la A-14 Lleida-Alfarràs.

También analizan la diferencia de coste entre las dos alternativas presentadas, que estiman en 47 ME.

Y plantean la urgencia de realizar las obras incluidas en el PITVI para eliminar la alta siniestralidad de la vía y mejorar las comunicaciones.

Presentan 6 alegaciones que se resumen a continuación:

- 1) Respecto a los tramos 1 y 2:
 - Riesgo de deslizamiento de la ladera en el p.k. 99 de la traza de la Alternativa 2 con la construcción de los terraplenes, en base a la experiencia del deslizamiento del año 1966. Esto podría provocar inutilización desagües de fondo de la presa y corte de la carretera N-230 por un largo periodo de tiempo. La Alternativa 1 salva esta dificultad.
 - Riesgo geológico en el viaducto del Barranco de Santorens (Alternativas 1 y 2, OF99.4A y OF 99.8B respectivamente). Comentan que en los años 70 un catedrático de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos de Madrid desaconsejó la construcción de viaducto por la inestabilidad del suelo y la dificultad de ejecución con la cota de explotación del embalse de Escales. Sugieren cambiar la alineación en planta de forma que se reduce la pendiente en el primer túnel y se podría cruzar el barranco con un pedraplén en una zona más estrecha.
 - Descartar la Alternativa 2 en los tramos 1 y 2 ya que supone durante la ejecución más interrupciones de tráfico.



- Comparan geoméricamente las Alternativas 1 y 2. La Alternativa 2 presenta incumplimiento de la norma de trazado 3.11.C. en cuanto a la pendiente máxima para C-80, siendo del 8% en el tramo 1 y el 6% en el tramo 2.
 - Substituir viaductos por pedraplenes en los tramos 1 y 2 para evitar la formación de placas de hielo en los viaductos.
 - Construir una presa de cola del Embalse de Escales con los materiales sobrantes de la excavación.
- 2) Respecto al tramo 3:
 - Enlace de El Pont de Suert Sur ambas alternativas promueven el tráfico de la N-260 por la travesía urbana. No obstante, la Alternativa 1 tipo glorieta permite que el transporte de materias peligrosas se pueda desviar del núcleo urbano.
 - Enlace de El Pont de Suert Norte lo consideran una buena solución.
 - Reclassificar el tramo entre el Enlace Norte y Sur de Pont de Suert como N-260.
 - 3) Respecto al tramo 4:
 - Enlace con L-500 consideran la solución adecuada. Rechazan que el enlace pudiera hacerse con rotonda a nivel.
 - Aparcamiento de emergencia situado en el p.k. 127-128 ctra. actual N-230, afecta explotaciones ganaderas y prados de regadío de explotación intensiva, y se sitúa en una zona sin servicios
 - Carril adicional entre el p.k. 126,5 y 128 de la N-230 actual suponen que es para realizar maniobras de entrada y salida del aparcamiento, porque por pendiente no están justificadas.
 - Realizar una variante en la travesía urbana del núcleo Bordas-Camping, realizan una propuesta.
 - Realizar el área de servicios y aparcamientos en Las Bordas con la solución propuesta de variante.
 - 4) Respecto al tramo 5B:
 - Proponen la variante por el lado oriental de Vilaller, que supone una menor afección al paisaje y al medio ambiente. Proponen situar el enlace Vilaller Sur tipo glorieta más cerca del casco urbano de Vilaller entorno al Hotel Montsant KM 131 de explotación ctra. N-230. No se considera correcto la estimación del coste de las expropiaciones en este tramo. Afecciones a la economía de la zona del tramo 5B que afecta a explotaciones agropecuarias. Proponen una rotonda en el Semienlace Vilaller Norte
 - 5) Respecto al tramo 6B:
 - Se propone mejorar acceso a Forcat y CH de Bono, mejorar tramo pendiente 6,5%, y mejorar curva en el p.k. 136 de explotación. Para ello proponen un desplazamiento del trazado en paralelo a la ctra. actual a partir de la CH de Bono hasta el KM 136,1 de explotación suprimiendo la curva. Dejar la ctra. existente como vía de servicio y ubicar dos accesos en T en los extremos.
 - 6) Respecto al tramo 7:
 - Consideran correcto en este tramo escoger la Alternativa 2, pero proponen una modificación de la variante de Bono a partir del p.k. 122,8 de proyecto prolongando la recta e iniciando la rampa para evitar la zona inundable.
 - Interferencia durante las obras con la ctra. actual entre el p.k. 125,88 y el enlace Aneto-Senet, y pendientes superiores al 5%. Proponen un nuevo diseño con el túnel al 4% de pendiente hasta el p.k. 127,7 de forma que se mantiene el trazado actual.
 - Necesidad de un área de aparcamiento de camiones previo al tramo crítico de nieve p.k. 127,7 a 135,5. Proponen un espacio entre el Enlace Aneto-Senet y las naves ganaderas situadas al Norte.



7) Respecto al tramo 8:

- Consideran adecuada la construcción del carril adicional entre el p.k. 132,7 y 134,1 de proyecto a que permitirá el adelantamiento de vehículos lentos antes del túnel.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 7:

Respecto a las consideraciones previas referentes al Estudio de Tráfico vale lo indicado en los puntos 1, 2, 3, 4 y 5 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.

Respecto a la planificación de las obras previstas en el PITVI no es objeto de este Estudio Informativo.

Respecto a las alegaciones realizadas se responden en el mismo orden:

- 1) Se tendrán en cuenta las consideraciones geotécnicas realizadas durante la redacción del Proyecto Constructivo, estableciendo una campaña geotécnica de detalle en esta zona. No obstante, mencionar que en el Estudio Informativo se ha realizado la ficha de los taludes T-233, T-234, T-235, T-237, T-238 y T-242, dos estaciones geomecánicas EGT-233-1, EGT-238-1, un sondeo T1-S2 y un perfil sísmico PS-107, y en base a esta campaña geotécnica los viaductos sobre el Barranco de Santorens se han previsto con cimentación profunda.
Evidentemente, la Alternativa 2 supone mayor interferencia en el tráfico durante las obras en los tramos 1 y 2 ya que considera un máximo aprovechamiento de esta en base a la Orden de Eficiencia Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, para disminuir el coste de la actuación. La Alternativa 2 en el tramo 1 y 2 cumple con las características de inclinación máxima y excepcional para una carretera C-60. Respecto a los viaductos, no se considera adecuada la sustitución por pedraplenes, ya que estos producen efecto barrera e interceptan corredores faunísticos, además de una mayor ocupación de suelo. Así mismo, en el aspecto constructivo la altura de los viaductos no permite la ejecución de pedraplenes.
La ejecución de una presa de cola en el Embalse de Escales no es objeto de este Estudio Informativo.
- 2) La definición geométrica de los enlaces se realizará en el Proyecto Constructivo, en el Estudio Informativo se realiza la disposición de los enlaces y una propuesta de su tipología. En el Proyecto Constructivo se determinará la titularidad de los tramos de carretera de N-230 actual de los que se realiza variante.
- 3) Respecto al enlace de la L-500, se está a lo indicado en el punto anterior. Respecto al aparcamiento de emergencia, su uso sería esporádico y limitado a aquellas franjas horarias en que tengan limitado su paso por circunstancias meteorológicas adversas. En todo caso, se han estudiado otras zonas con capacidad de acogida para esta función que se recogen en el anejo núm. 6. Respecto al carril adicional dispuesto en sentido ascendente entre los pp.kk. 126+500 y 128+295 (Alt 1 y 2) se ha realizado para la mejora de la seguridad vial, de forma que se puedan adelantar los vehículos pesados, no se ha dispuesto por las maniobras del aparcamiento de emergencia ya que su uso será ocasional. Respecto a la variante de Las Bordas, vale lo indicado en el punto 7 de la respuesta dada a la alegación **núm. 76 (Ayuntamiento de El Pont de Suert)**.
- 4) Vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 21 (Jairo Badía Noray)**.
- 5) En la zona de Forcat ambas alternativas coinciden y presentan una reducción de las características geométricas, que pasan a ser las de una carretera C-60. Uno de los condicionantes para desestimar inicialmente el trazado por la otra margen fue la afección a la zona inundable del Noguera Ribagorzana. No obstante, a la vista de las alegaciones presentadas se ha realizado un nuevo encaje de trazado por la otra margen que anula las restricciones de características geométricas y reduce la afección al cauce. Se adjunta en el Anejo núm. 6 del presente Estudio de Alegaciones (Tramo 6C Variante de Forcat).
- 6) La traza propuesta para la variante de Bono fue estudiada durante la redacción del Estudio Informativo, pero fue descartada por la presencia de un sector de nidificación del Quebrantahuesos (ver planos EIA-12, N-20). Así mismo la variante propuesta genera una mayor afección de la línea eléctrica de muy alta tensión existente.
Respecto a la solución de variante propuesta para el túnel 125.9B supondría la construcción de un túnel de 1,5 km aproximadamente, con un incremento presupuestario de difícil justificación.



En cuanto al área propuesta para aparcamiento de camiones durante las nevadas no dispone de capacidad suficiente. En el Estudio Informativo se ha previsto el aparcamiento de emergencia en el p.k. 113 de proyecto que permite una mejor gestión de las incidencias de vialidad invernal.

7) Están de acuerdo con el trazado propuesto en el Estudio Informativo en el tramo 8A.

NÚM. 8.- Cierco Carrera, Sebastià. Alegación presentada en la Unidad de Carreteras de Lleida el 9 de marzo de 2018 con núm. de registro 255.

Como propietario afectado por la ubicación del aparcamiento de emergencia, en la alegación recibida solicitan se consideren las manifestaciones realizadas para desestimar el Estudio Informativo. Y subsidiariamente se tengan en cuenta las sugerencias para la mejora de ubicación y posible fragmentación del aparcamiento de emergencia. Y que se tengan en cuenta las manifestaciones realizadas para considerar las afectaciones sobre sus propiedades que produce el aparcamiento de emergencia. Las parcelas afectadas de su propiedad son 84, 262, 263, 269, 268, 267, 265, 257, 349 del polígono 7 del municipio de Pont de Suert. Realiza las siguientes manifestaciones:

- 1) Inexistencia de alternativa ni justificación de ubicación del aparcamiento de emergencia.
- 2) Falta de justificación de la necesidad y de la capacidad.
- 3) Propuesta no integrada en el territorio.
- 4) Proponen la ubicación en la entrada de El Pont de Suert, en el cruce con la N-260 entorno al p.k. 129 de explotación o en la zona del restaurante Montsant.
- 5) La valoración de los terrenos realizada como espacios de vegetación arbustiva y/o herbácea no es correcta ya que corresponden a "prados de siega", y son fincas de regadío. Las parcelas afectadas son 84, 262, 263, 269, 268, 267, 265, 257, 349 del polígono 7 del municipio de Pont de Suert. La afección supone un 20% de la superficie forrajera de su explotación de ganado bovino ecológico y más de un 40% del volumen de alimentación anual del ganado de esta explotación. Se debe considerar la expropiación de las fincas y la afectación a la viabilidad de la explotación ganadera.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 8:

El aparcamiento de emergencia para vehículos pesados tendría un uso esporádico limitado a aquellas franjas horarias en que tengan limitado su paso por circunstancias meteorológicas adversas. En todo caso, se han estudiado otras zonas con capacidad de acogida para esta función que se recogen en el anejo núm. 6.

Respecto a la valoración de los terrenos en el Estudio Informativo se realiza una estimación del coste de las expropiaciones. En el Proyecto Constructivo se valorarán las expropiaciones en función de la clasificación del suelo y el uso que aparezcan en el Catastro para cada finca afectada.

NÚM. 9.- Saura Subirana, José Manuel. Alegación presentada en la Unidad de Carreteras de Lleida el 9 de marzo de 2018 con núm. de registro 256.

Alegación idéntica a la núm. 8 (Sebastià Cierco Carrera).

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 9:

Vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 8 (Sebastià Cierco Carrera)**.



NÚM. 10.- Palacín García, José. Alegación presentada en la Unidad de Carreteras de Lleida el 9 de marzo de 2018 con núm. de registro 257.

Como propietario de la finca Els Esplans situada en el tramo 5B del Estudio Informativo solicita se restablezcan las acequias principales y secundarias de la Comunidad de Regantes que dan servicio a su propiedad. Así mismo, considera que la variante de Vilaller propuesta destruye el paisaje, las fincas agrícolas y afectará al turismo de forma negativa.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 10:

Respecto a la reposición de las acequias de riego vale lo indicado en el punto 2 de la respuesta dada a la alegación núm. 12 (Comunidad de Regantes Forcat, Viñal, Ginaste y Vilaller).

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 11.- Pallás Isla, Laura. Alegación presentada en la Unidad de Carreteras de Lleida el 9 de marzo de 2018 con núm. de registro 258.

Como copropietaria de la masía Borda de Mitxinquè solicita se consideren las alegaciones realizadas para desestimar el Estudio Informativo. Y en el caso de llevarse a cabo se estudie y consideren las alternativas de trazado 6A y 6C del Estudio Informativo de 2004 versión autovía, las cuales discurrirán por la vertiente oriental del valle. Las alegaciones que presentan se resumen a continuación:

- 1) No se ha considerado la afección de la línea eléctrica subterránea de alimentación de la masía Borda de Mitxinquè. No observan cómo se resuelve la continuidad de la pista que va desde su propiedad a Seo de Baix.
- 2) El Tramo 5B presenta impactos medioambientales, socioeconómicos y paisajísticos.
- 3) Las alternativas de trazado 6A y 6C del Estudio Informativo de 2004 versión autovía con ciertas mejoras producen menor impacto medioambiental, socioeconómico y paisajístico.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 11:

En la información facilitada por FECSA-ENDESA y por el Ayuntamiento de Vilaller no figuraba la citada línea eléctrica, que se tendrá en consideración durante la redacción del Proyecto Constructivo.

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 12.- Comunitat de Regants de Forcat, Viñal, Ginaste y Vilaller. Alegaciones presentadas en la Unidad de Carreteras de Lleida el 9 de marzo de 2018 con núm. de registro 259 y en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-21.

Solicitan desestimar el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental por una serie de errores, incoherencias y omisiones durante el análisis de la zona afectada. En caso de llevarse a cabo solicitan la variante del núcleo de Vilaller como en el estudio que adjuntan (clave:



13_3_1802, autor: ICCP Don Jairo Badía Noray). Adjuntan el estudio de la variante propuesta y una documentación gráfica y descriptiva de los diferentes hábitats del municipio, con las siguientes observaciones:

- 1) Respecto a la Declaración de Interés General de la carretera.
 - o Oposición al acondicionamiento de la N-230 por afección explotaciones agropecuarias, hábitats de interés comunitario, destrucción del modelo de vida de la población. Proponen variante de Vilaller tramo 5B.
 - o Se debería tratar todo el eje en conjunto Alfarràs-Francia. Comentan que no se soluciona el problema de siniestralidad que sólo se realizan las variantes de las poblaciones.
 - o Siendo el interés general sobre la zona de actuación la Conservación del Medio Ambiente y afectando negativamente el actual estudio al hábitat 6510 no se justifica el interés general. El EIA plantea análisis sesgados reduciendo valoración de las fincas y los HIC.
- 2) En el Estudio Informativo no aparece el canal de riego de la Comunidad de Regantes de Forcat, Viñal, Ginaste y Vilaller. Su afección supone un sobre coste no contemplado.
- 3) Las zonas de regadío declaradas en Vilaller se valoran en el Estudio Informativo como secano, catalogándolo como "Espacios de vegetación arbustiva y/o herbácea"
- 4) El Estudio Económico no es correcto: Las expropiaciones del tramo 5B no están bien valoradas. Tampoco se considera el coste de expropiación de masías, granjas, afectadas que quedan dentro de la zona de dominio público. No se han considerado la acequia principal y sus derivaciones. No se han considerado las líneas eléctricas de BT que alimentan a las masías (como Borda Joaquinet). No se ha considerado el coste de pasos elevados para caminos rurales que deberán conservarse. Coste socioeconómico por impacto turismo y explotaciones agropecuarias del municipio.
- 5) El tramo 5B tiene un impacto paisajístico, visual y medioambiental descomunal respecto a la variante que proponen ellos.
- 6) No se ha considerado la afectación al territorio y al futuro desarrollo del municipio por aplicación de la Ley de Carreteras 25/88 de 29 de julio.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 12:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

Respecto a las alegaciones realizadas se responden en el mismo orden:

- 1) El acondicionamiento de la N-230 entre Sopeira y la boca Sur del túnel de Viella forma parte de un itinerario de largo recorrido. Esta actuación está contemplada en el PITVI para la mejora de la red convencional de carreteras y muy a nuestro pesar, el trazado propuesto forzosamente ha de afectar a fincas particulares. Respecto al ámbito del Estudio Informativo este se restringe sólo a la zona entre Sopeira y la Boca Sur del Túnel de Viella, el resto del tramo forma parte de otros Estudios y/o Proyectos.

Respecto al EIA, se ha detectado que en el plano referente a Hábitats de Interés Comunitario (Plano EIA-10, hojas 8 y 9) no se ha reflejado la ocupación del HIC 6510 correspondiente a "Prados pobres de siega de baja altitud", de carácter no prioritario y que en el entorno de Vilaller presenta un recubrimiento de 40%. No obstante, conviene indicar que se ha comprobado que en la valoración de impactos sobre los HICs de la memoria del EIA (Capítulo 8.7, pág. 218), se ha tenido en cuenta correctamente la afección a dicho hábitat, en base a la cartografía actualizada disponible sobre HIC, que se cuantifica en una ocupación total de 68.904 m² a cielo abierto y en unos 4.211 m² en viaducto para el tramo 5B. También se refleja en dicho apartado, a modo de conclusión, que el HIC 6510 es el que resulta más afectado en ambos trazados por su mayor ocupación en la zona de actuación, llegándose a ocupar unas 25 ha a lo largo de todo el trazado. De esta manera, se considera que el análisis ambiental sobre la afección a HICs se ha realizado correctamente, valorándose el impacto sobre los HIC no prioritarios como Moderado-Severo.



- 2) Durante la redacción del Estudio Informativo se solicitaron los servicios existentes a las compañías de la zona, así como a los Ayuntamientos. Concretamente en fecha 30 de enero de 2015 se solicitó al Ayuntamiento de Vilaller que realizara las consideraciones oportunas sobre la zona de actuación, sin recibir respuesta. Lamentamos no haber considerado el canal de riego de la Comunidad de Regantes de Forcat, Viñal, Ginaste y Vilaller. Durante la redacción del Proyecto Constructivo se tendrá en cuenta y se realizará su adecuada reposición.
- 3) En el Estudio Informativo se realiza tan sólo una estimación del coste de las expropiaciones. Es en el Proyecto Constructivo donde se valorará en detalle el coste de las expropiaciones en función de la clasificación del suelo y el uso que figure en el Catastro para cada finca afectada.
- 4) En el Proyecto Constructivo se realizará una revisión de los servicios afectados y se valorará el coste de reposición en caso necesario. En el Estudio de Rentabilidad se estima el coste de operación y mantenimiento del acondicionamiento, así como la estimación de los costes y beneficios sociales. En el Estudio de Impacto Ambiental también se analizan los factores socioeconómicos.
- 5) Respecto al impacto paisajístico del tramo 5B sí que se ha analizado en el Estudio de Impacto Ambiental, calificando el impacto paisajístico del tramo 5B como alto (ver pág. 272 Memoria Estudio Impacto Ambiental), obteniéndose para este vector un impacto Moderado-Severo. Para reducirlo se prevén plantaciones de ocultación en el margen derecho del acondicionamiento entre los pp.kk. 117+150 y 117+500 del Estudio Informativo.
- 6) El tramo 5B se adecua al máximo al planeamiento existente en el municipio de Vilaller.

NÚM. 13.- Gallart Laguna, Gema. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 9 de marzo de 2018 con núm. de registro 711 y el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-64.

Como propietaria de diversas parcelas afectadas por el trazado propuesto solicita desestimar el del tramo 5B por el fuerte impacto paisajístico y socioeconómico, y optar por la variante de Vilaller estudiada por el Ingeniero D. Jairo Badía Noray.

Alega que la parcela 203 queda afectada en unos 4.000 m2, afecta 6 manzanos y se destruye la acequia de riego quedando el resto de finca como secano. Así mismo, alega que está rehabilitando la casa Agustí como casa rural y que las expectativas de negocio para disfrutar del Valle de Barravés se ven afectadas negativamente por la construcción de la variante. Cuestiona el interés general de la actuación que se propone.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 13:

Muy a nuestro pesar, el trazado propuesto forzosamente ha de afectar a fincas particulares. Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 14.- Puyol Mora, Teresa. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 9 de marzo de 2018 con núm. de registro 712 y 713 y el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-40.

Solicita se desestime el Estudio Informativo en base a las manifestaciones realizadas, y en el caso de llevarse a cabo en el tramo 5B se opte por la variante propuesta por el Ingeniero D. Jairo Badía Noray. El resumen de las alegaciones presentadas es:

- 1) *No se le ha notificado personalmente la existencia del Estudio Informativo.*



- 2) *Que es arrendadora de las parcelas 82 y 905 del polígono 7 del municipio de Vilaller afectadas por el Estudio Informativo, en las que tiene una explotación ganadera de su propiedad con marca 9010BO que se destruye por la afección de la práctica totalidad de la finca. No podría arrendar nuevas fincas pues la mayoría se ven afectadas por el trazado.*
- 3) *No se considera correctamente el valor del suelo de la finca*
- 4) *Cuestiona el interés general de la actuación y propone la propuesta de variante de Vilaller realizada por D. Jairo Badía Noray.*

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 14:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) El Estudio Informativo se ha sometido al trámite de información pública cumpliendo todos los requisitos de publicación véase apartado 1.2.
- 2) Muy a nuestro pesar, el trazado propuesto forzosamente ha de afectar a fincas particulares.
- 3) En el Estudio Informativo se realiza tan sólo una estimación del coste de las expropiaciones. Es en el Proyecto Constructivo donde se valorará en detalle el coste de las expropiaciones en función de la clasificación del suelo y el uso que figure en el Catastro para cada finca afectada.
- 4) Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 15.- Gallart Laguna, Sebastià. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 9 de marzo de 2018 con núm. de registro 717 y el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-63.

Como propietario afectado por la ubicación del aparcamiento de emergencia, solicita que se consideren las manifestaciones realizadas para desestimar el Estudio Informativo. Y subsidiariamente se tengan en cuenta las sugerencias para la mejora de ubicación y posible fragmentación del aparcamiento de emergencia. Y que se tengan en cuenta las manifestaciones realizadas para considerar las afectaciones sobre sus propiedades que produce el aparcamiento de emergencia. Las parcelas afectadas de su propiedad son 84, 262, 263, 269, 268, 267, 265, 257, 349 del polígono 7 del municipio de Pont de Suert. Realiza las siguientes manifestaciones:

- 1) *Inexistencia de alternativa ni justificación de ubicación del aparcamiento de emergencia.*
- 2) *Falta de justificación de la necesidad y de la capacidad.*
- 3) *Propuesta no integrada en el territorio.*
- 4) *Proponen la ubicación en la entrada de El Pont de Suert, en el cruce con la N-260 en torno al p.k. 129 de explotación o en la zona del restaurante Mortsant.*
- 5) *La valoración de los terrenos realizada como espacios de vegetación arbustiva y/o herbácea no es correcta ya que corresponden a "prados de siega", y son fincas de regadío. Las parcelas afectadas son 84, 262, 263, 269, 268, 267, 265, 257, 349 del polígono 7 del municipio de Pont de Suert. La afección supone un 20% de la superficie forrajera de su explotación de ganado bovino ecológico y más de un 40% del volumen de alimentación anual del ganado de esta explotación. Se debe considerar la expropiación de las fincas y la afectación a la viabilidad de la explotación ganadera.*



CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 15:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) El aparcamiento de emergencia para vehículos pesados tendría un uso esporádico limitado a aquellas franjas horarias en que tengan limitado su paso por circunstancias meteorológicas adversas. En todo caso, se han estudiado otras zonas con capacidad de acogida para esta función que se recogen en el anejo núm. 6.
- 2) Respecto a la valoración de los terrenos en el Estudio Informativo se realiza una estimación del coste de las expropiaciones. En el Proyecto Constructivo se valorarán las expropiaciones en función de la clasificación del suelo y el uso que aparezcan en el Catastro para cada finca afectada.

NÚM. 16.- Gallart Laguna, Alba. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 9 de marzo de 2018 con núm. de registro 719 y el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-62.

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 16:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 17.- Climent Dewit, Monique. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 9 de marzo de 2018 con núm. de registro 723 y 724 y el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-45.

Solicita ampliar los criterios técnicos a considerar y defender el auténtico interés general estudiando otras alternativas que permitan conjugar los objetivos de mejora del tráfico y la vida del pueblo de Vilaller. Adjunta la propuesta de variante realizada por el ingeniero D. Jairo Badía Noray. A continuación, se resumen las alegaciones realizadas:

- 1) *Propietaria de la parcela afectada 185 del polígono 7 de Vilaller. Dónde en el año 2014 crearon dos empresas familiares una pequeña explotación de ganado ovino de autoconsumo y una empresa de cultivo de plantas aromáticas y medicinales (PAM) que se llama "Parc de les Olors-Prat de Sala". Los cuáles quedan afectados por el Estudio Informativo.*
- 2) *Afección a la parcela 185 polígono 7 del municipio de Vilaller y la acequia de riego de la Comunidad de Regantes de Forcat, Viñal, Ginaste y Vilaller.*
- 3) *Destrucción de la empresa "Parc de les Olors" y de la explotación de ganado ovino de autoconsumo.*
- 4) *No se han valorado correctamente las fincas afectadas que son de regadío.*
- 5) *Cuestiona el interés general de la actuación y se adhiere a la propuesta realizada por el ingeniero D. Jairo Badía Noray.*

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 17:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) Muy a nuestro pesar, el trazado propuesto forzosamente ha de afectar a fincas particulares.



- 2) Respecto a la reposición de las acequias de riego vale lo indicado en el punto 2 de la respuesta dada a la alegación núm. 12 (Comunidad de Regantes Forcat, Viñal, Ginaste y Vilaller).
- 3) Vale lo indicado en el punto primero.
- 4) Vale lo indicado en el punto 12 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 5) Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 18.- Conselh Generau d'Aran. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 9 de marzo de 2018 con núm. de registro 730.

El Conselh Generau d'Aran acuerda en sesión ordinaria presentar las alegaciones que se desprendan del estudio de los Servicios Técnicos del Conselh Generau d'Aran, y faculta al Sindic d'Aran a la tramitación de las alegaciones, que han resultado ser 15:

- 1) *Indican que no se le da a la N-230 el tratamiento que merece como corredor central pirenaico para el paso de mercancías. Presentan una gráfica que muestra que el 34% del tráfico de pesados que cruza los Pirineos por carreteras convencionales (excepto Irún y La Junquera), corresponde a la N-230.*
- 2) *Consideran que el Estudio de Tráfico es sesgado teniendo en cuenta tan solo la movilidad en torno a los municipios por los que discurre, no considerando que es un eje de largo recorrido y no representando correctamente el tráfico de largo recorrido de vehículos pesados.*
- 3) *En la evolución del tráfico no se ha tenido en cuenta el peso que el número de vehículos pesados representa respecto a la IMD total.*
- 4) *Las encuestas realizadas para la obtención de la matriz origen/destino son sesgadas e infrarrepresentan el número total de vehículos pesados.*
- 5) *Las prognosis realizadas de la IMD de vehículos pesados en el futuro son del mismo orden que las actuales, por lo que se consideran mal calculadas y deliberadamente a la baja.*
- 6) *Los trazados propuestos no dan una solución integral a las causas que provocan el elevado número de accidentes en la vía. Accidentes debidos a vehículos pesados que vuelcan o invaden sentido contrario en curvas muy cerradas. Prefieren Alternativa 1, pues la Alternativa 2 presenta radios inferiores a 265 m que corresponden a velocidades inferiores a 80 km/h. Consideran que las zonas de carriles adicionales para adelantamiento de vehículos pesados son insuficientes. Proponen carriles adicionales diversos tramos del trazado propuesto.*
- 7) *En el diseño de las zonas previstas para adelantamiento invadiendo sentido contrario se prefiere la Alternativa 1, excepto en el tramo 7B que es preferible la Alternativa 2.*
- 8) *La alternativa óptima para el territorio es la Alternativa 1.*
- 9) *En el paso por Bono se considera mejor la Alternativa 2. Se considera óptima la alternativa formada por los tramos 1A-2A-3A-4B-5B-6B-7B-8A.*
- 10) *Se considera que las rotondas son más apropiadas en las conexiones de la variante de Vilaller.*
- 11) *En el paso por Forcat existe un punto negro de frecuentes accidentes, y no se ha tenido en cuenta la presencia del cementerio. Se propone una variante por el otro lado del río Noguera Ribagorzana.*
- 12) *Las valoraciones de los terrenos a expropiar no se consideran correctas.*
- 13) *No aparece en la alegación recibida.*
- 14) *En vez del área de estacionamiento de emergencia para vehículos pesados del Estudio Informativo se propone el aprovechamiento y potenciación de las existentes en el Pont de Suert, Ribagorça y en el Montsant, para evitar el daño a la economía de la zona.*



15) Hasta que se lleve a cabo la construcción completa de la autovía A-14 hasta Sopeira se requiere una solución transitoria para facilitar los adelantamientos en el tramo entre Arén y Sopeira.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 18:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) En el Estudio de Tráfico si se ha considerado la carretera N-230 como eje del corredor central pirenaico.
- 2) También se ha considerado la carretera N-230 como eje de largo recorrido. Para la generación del modelo de tráfico se ha zonificado el área interna, que comprende los municipios de Sopeira, El Pont de Suert, Bonansa, Montanuy, Vilaller y la Vall de Boi, y las comarcas de La Jacetania, Alto Gállego, Hoya de Huesca, Somontano de Barbastro, Cinca Medio, La Litera, Ribagorza Sur, Ribagorza Norte, Sobrarbe, Val d'Aran, Pallars Sobirà, Pallars Jussà, Noguera, Segrià, Garrigues, Pla d'Urgell, Urgell, Segarra, Solsonès, Alt Urgell y Cerdanya, así como un área externa; Zaragoza y Teruel, Tarragona, Barcelona y Gerona, resto de España zonas 1, 2 y 3, y Andorra, Francia y Resto de Europa (página 38, Anejo 3 Estudio de Tráfico). Y se ha generado una matriz origen/destino para el año base mediante el modelo de equilibrio del usuario estocástico, en concreto, "Single Class Traffic Assignment" incorporado en el programa TransCAD (ver págs. 130, 134, 135 del Anejo 3 Estudio de Tráfico). Posteriormente se ha calibrado el modelo con aforos de tráfico, se han tenido en cuenta las futuras actuaciones en la red viaria y se ha modelizado la IMD en la zona del proyecto para los diferentes horizontes temporales.
- 3) En el Estudio de Tráfico se han considerado los vehículos pesados y se ha calibrado la matriz origen/destino con las intensidades medias diarias aforadas.
- 4) Las encuestas realizadas se consideran correctas para la elaboración de los viajes en el área interna del estudio (N-230 entre los municipios de Puente de Montañana y Vilaller). La generación de la matriz del año base se ha realizado mediante diferentes fuentes de información y a partir de la elaboración de un modelo gravitatorio.
- 5) Las prognosis de los valores de IMD de vehículos pesados se consideran correctas.
- 6) Las Alternativas 1 y 2 presentan buenas condiciones de trazado de acuerdo con la norma 3.1 IC para una velocidad de proyecto de 80 km/h, excepto algún tramo donde baja a 60 km/h en cumplimiento de la Orden 3317/2010 de Eficiencia para disminuir el coste por kilómetro. En el Estudio Informativo se ha realizado el estudio de vías lentas y se ha determinado la disposición de carril adicional para mejorar la seguridad vial en:
 - o Sentido ascendente: del p.k. 126+500 al 128+295 de explotación (Alternativas 1 y 2)
 - o Sentido ascendente: del p.k. 138+000 al 139+900 de explotación (Alternativa 2)
 - o Sentido ascendente: del p.k. 147+600 al 148+810 de explotación (Alternativas 1 y 2)
- 7) Ver punto anterior.
- 8) En el análisis multicriterio se ha realizado una valoración de los aspectos ambientales, económicos, territoriales y funcionales según el método Pattern. Es cierto que las diferencias entre las alternativas 1 y 2 en muchos aspectos son menores, con mayores diferencias en el aspecto económico. Para evitar la subjetividad y la valoración por un único aspecto se consideró el máximo número de combinaciones de pesos. De los resultados obtenidos se tiene que la alternativa 2 es la que más veces es seleccionada, razón por la que se consideró las más conveniente. No obstante, la selección de la alternativa más adecuada en los tramos iniciales está siendo objeto de un profundo análisis a raíz de las alegaciones presentadas por diversos organismos, especialmente en el desfiladero de Sopeira perteneciente a la Red Natura 2000, donde se localiza la presencia de la Borderea Chouardii. También se están analizando cuestiones referentes a vialidad invernal y a interferencias durante el periodo de la ejecución de las obras con la carretera existente.
- 9) En el Estudio Informativo objeto de información pública la Alternativa 2 es la seleccionada.
- 10) La definición geométrica de los nudos se realizará en el Proyecto Constructivo, en el Estudio Informativo se realiza la disposición de los enlaces y una propuesta de su tipología.
- 11) En la zona de Forcat ambas alternativas coinciden y presentan una reducción de las características geométricas, que pasan a ser las de una carretera C-60. Uno de los condicionantes para desestimar inicialmente el trazado por la otra margen fue la afección a la zona inundable del Noguera Ribagorzana. No obstante, a la vista de las



alegaciones presentadas se ha realizado un nuevo encaje de trazado por la otra margen que anula las restricciones de características geométricas y reduce la afección al cauce. Se adjunta en el Anejo núm. 6 del presente Estudio de Alegaciones (Tramo 6C Variante de Forcat).

- 12) En el Estudio Informativo se realiza tan sólo una estimación del coste de las expropiaciones. Es en el Proyecto Constructivo donde se valorará en detalle el coste de las expropiaciones en función de la clasificación del suelo y el uso que figure en el Catastro para cada finca afectada.
- 13) No hay punto 13 en la alegación recibida.
- 14) El aparcamiento de emergencia para vehículos pesados tendría un uso esporádico limitado a aquellas franjas horarias en que tengan limitado su paso por circunstancias meteorológicas adversas. En todo caso, se han estudiado otras zonas con capacidad de acogida para esta función que se recogen en el anejo núm. 6.
- 15) El tramo entre Aren y Sopeira queda fuera del ámbito del presente Estudio Informativo.

NÚM. 19.- **Martos Marzo, Maite. Alegación presentada en la Unidad de Carreteras de Lleida el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 269.**

Como propietaria de diversas fincas situadas en el término de Sarroqueta, municipal de El Pont de Suert, donde se ubica una explotación hortícola dedicada al cultivo de frutos rojos, solicito:

- 1) *No dejar de tener suministro de agua y luz del que disponen actualmente*
- 2) *Mantener el acceso de sus fincas desde la N-230 dirección Pont de Suert.*
- 3) *No perder el acceso desde el término de Sarroqueta en dirección Vilaller.*

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 19:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) En el Proyecto Constructivo se definirá la reposición de los servicios que resulten afectados.
- 2) El acceso desde El Pont de Suert se mantendrá a través del semienlace de Sarroqueta.
- 3) El movimiento Sarroqueta→Vilaller se realiza de manera directa. El acceso a Sarroqueta desde Vilaller se realizará en óptimas condiciones de seguridad a través del enlace con la L-500, situado a unos 1000 m.

NÚM. 20.- **Porté Martínez, Iris. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 737.**

Solicita que se mantenga el trazado de la carretera actual a su paso por Bono, mejorando la seguridad mediante ampliación carretera y el radio de las curvas, pero sin construcciones que provoquen impacto visual desde el pueblo. Solicitan la canalización del Barranco de Bono y plantean una serie de alegaciones que se resumen a continuación.

- 1) *En la Alternativa 1 el viaducto produce un impacto visual.*
- 2) *La Alternativa 2 supone pérdida de los prados y bosques que existen detrás del pueblo, de la cascada y la colina "El Poyo".*
- 3) *El área de descanso que se ubica en la intersección de Bono implica pérdida de prados de pasto y no se encuentra justificada, ya que Vilaller y El Pont de Suert quedan muy próximos a 10-15 min, así como el área de descanso del refugio de Conangles.*
 - o *El pueblo de Bono actualmente ya tiene muchas cargas, como el barranco de Bono que no está canalizado y línea de alta tensión muy próxima*



- 4) Las dos alternativas del Estudio Informativo no han tenido en cuenta los vecinos ni el impacto ambiental y visual.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 20:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) En la Alternativa 1 la cota de rasante del viaducto es muy similar a la de la carretera actual por lo que no se estima que se produzca un gran impacto visual. No obstante, no es la opción elegida para el paso por este punto.
- 2) La Alternativa 2 se ha encajado en la zona límite entre los prados de pasto y la zona de bosque, intentando minimizar la afección a los terrenos de cultivo, y siguiendo el corredor de la línea de alta tensión existente.
- 3) La situación del área de descanso propuesta se considera la más adecuada ya que los movimientos de acceso al área de descanso se pueden canalizar a través de la intersección a nivel de Bono. De esta forma no se generan más puntos de conflicto y se mejora la seguridad vial.
- 4) La Alternativa 2 prevé un cajón de 7,50x3,50 para salvar el Barranco de Bono. La canalización de este barranco es competencia de la Confederación Hidrográfica del Ebro. Respecto a la línea de alta tensión, se prevé su reposición alejándola del núcleo urbano. En el Proyecto Constructivo se definirá con precisión esta reposición.
- 5) La Alternativa 2 reduce el impacto sobre el pueblo de Bono y recupera la carretera existente para el tráfico local.

NÚM. 21.- Badia Noray, Jairo. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 738 y 768-36.

En la alegación presentada solicita se desestime el trazado de la variante de Vilaller tramo 5B y se opte por la variante propuesta por él mismo, de la que extrae las siguientes conclusiones:

- 1) La variante del estudio es técnicamente viable siendo una alternativa 80 m más corta que la opción 5B.
- 2) Subraya la importancia de que las dos conexiones con la carretera de acceso a Vilaller sean completas.
- 3) Sostiene que la variante de este estudio supone un ahorro de 1.171.014,54€ en el presupuesto base de licitación.
- 4) Indica que la variante que propone favorece la creación de un parking de camiones en la zona del Montsant.
- 5) Destaca que la mayor parte de su trazado en el primer tramo es en trinchera y en el segundo tramo en túnel, reduciendo el impacto ambiental y visual en el municipio de Vilaller.
- 6) La opción 5B tiene un impacto socioeconómico NEGATIVO en el municipio de Vilaller pues puede suponer el cierre de hasta 5 negocios locales.
- 7) La variante del estudio supone un menor impacto ambiental haciéndola una opción más viable que la opción 5B del proyecto.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 21:

La variante propuesta a su paso por el municipio de Vilaller, presenta algunos incumplimientos de la Norma de Trazado 3.1. IC para una carretera convencional C-80 grupo 3.

- 1) Respecto al trazado en planta:
 - o No se dispone clotoide entre el R=400 y la recta en el p.k. 116+377
 - o Parámetro de clotoide insuficiente A=115 (< A=170 Norma) a ambos lados del R=400 situado en el p.k. 116+600



- o Parámetro de clotoide insuficiente A=130 (< A=145 Norma) a ambos lados del R=300 situado en el p.k. 117+400
 - o Parámetro de clotoide insuficiente A=80 (< A=280 Norma) a ambos lados del R=800 situado en el p.k.118+000
- 2) Respecto al trazado en alzado:
 - o La inclinación máxima es del 5,05% valor que supera la inclinación máxima para una C-80 (5%) y es inferior a la inclinación máxima para una C-60 (6%).
 - o El acuerdo vertical cóncavo situado en el p.k. 2+510,233 es de 2957,858 siendo ligeramente inferior al Kv mínimo de parada de 3000 que establece la Norma 3.1-I.C para C-80.
 - 3) Respecto a los perfiles transversales, entre los pp.kk. 1+000 y 1+180 la variante propuesta se ha encajado en trinchera con taludes de más de 20 m de altura, por lo que se considera que en este tramo se debería disponer de un túnel, así mismo entre los pp.kk. 1+670 y 1+850 se ha dispuesto un túnel de 180 m, longitud totalmente insuficiente dada la altura de los taludes.
 - 4) Respecto a la reducción del coste realizamos las siguientes consideraciones: no existe reducción de la longitud de la alternativa ya que la Alternativa 2 tiene una longitud de 2.600 m y la variante propuesta tiene también una longitud de unos 2.600 m, y se ha reducido artificialmente la longitud de los túneles necesarios, que se estima en 420 m. La comparativa económica quedaría como sigue:

UD.	CONCEPTO	PRECIO (€)	MEDICIÓN	IMPORTE (€)
m2	Viaducto tipo 2B (OF 115.9B)	745,45	-2050	-1.528.172,50 €
m2	Viaducto tipo 3C (OF 117.6B)	634,67	-3900	-2.475.213,00 €
m	Obra civil de túnel de 2 carriles	18.000	420	7.560.000,00 €

Lo cual supone realmente un incremento de 3,6 M€ a precios de ejecución material y de más de 5 M€ a precios de licitación.

- 5) Respecto al impacto socio-económico, el aparcamiento de emergencia para vehículos pesados se ha propuesto para las ocasiones dónde por vialidad invernal esté restringido el tráfico de vehículos pesados, no está prevista la creación de un área de servicio ni fomentar o perjudicar ningún negocio. El acceso al Hotel Montsant se podrá realizar a través del semientace Vilaller Sur. La afección al Parc de les Olors no se puede determinar con la información aportada en la alegación. Las explotaciones ganaderas Borda de Joaquinet y Borda de Mexinquer quedan afectadas parcialmente y se prevé la reposición del camino. En el Proyecto Constructivo se estudiará la tipología estructural del viaducto OF 117.6B que minimice la afección a la residencia canina "Buxixits".
- 6) El trazado de la alternativa propuesta en el Estudio Informativo se adecua al planeamiento existente en el municipio de Vilaller que prevé una reserva de suelo para la N-230 en el lado oeste del municipio. Mientras que la alternativa propuesta no tiene amparo urbanístico alguno.
- 7) En el Estudio de Impacto Ambiental se ha analizado los impactos que producen las Alternativas 1 y 2, evaluándose este impacto como compatible-moderado por lo que se han adoptado abundantes medidas correctoras: plantación de formaciones de ribera bajo los viaductos, plantación de formaciones forestales en los taludes de terraplén, disposición de un paso de fauna, etc. Respecto al impacto paisajístico del tramo 5B, el propio Estudio de Impacto Ambiental lo califica como alto (pág. 272 Memoria Estudio Impacto Ambiental), obteniéndose para este vector un impacto Moderado-Severo, por lo que se han previsto plantaciones de ocultación en el margen derecho de la nueva entre los pp.kk. 117+150 y 117+500.
- 8) Cabe citar que en la zona de la variante de Vilaller en el EIA, se ha detectado que en el plano referente a Hábitats de Interés Comunitario (Plano EIA-10, hojas 8 y 9) no se ha reflejado la ocupación del HIC 6510 correspondiente a "Prados pobres de siega de baja altitud", de carácter no prioritario y que en el entorno de Vilaller presenta un recubrimiento de 40%. No obstante, conviene indicar que se ha comprobado que en la valoración de impactos sobre los HICs de la memoria del EIA (Capítulo 8.7, pág. 218), se ha tenido en cuenta correctamente la afección a dicho hábitat, en base a la cartografía actualizada disponible sobre HIC, que se cuantifica en una ocupación total de 68.904 m2 a cielo abierto y en unos 4.211 m2 en viaducto para el tramo 5B. También se refleja en dicho apartado, a modo de conclusión, que el HIC 6510 es el que resulta más afectado en ambos trazados por su mayor ocupación en la zona de actuación, llegándose a ocupar unas 25 ha a lo largo de todo el trazado. De esta manera,



se considera que el análisis ambiental sobre la afección a HICs se ha realizado correctamente, valorándose el impacto sobre los HIC no prioritarios, como Moderado-Severo.

En todo caso, dado la unánime petición de desarrollar la variante de Vilaller por el este, en contra del planeamiento urbanístico del propio municipio, se ha estudiado su viabilidad y se ha realizado un encaje de trazado a fin de comprobar la viabilidad técnica de la propuesta. En el anejo núm. 6 se incluye el tramo 5C, la cual subsana los incumplimientos de trazado de la propuesta presentada en esta alegación (tramo 5N) y en otras, con un sobrecoste estimado de 1 ME.

Ambientalmente no se ha valorado el tramo 5C, si bien es claro que su impacto sobre terrenos de cultivo y explotaciones agropecuarias será muy inferior. Tampoco se ha valorado el impacto paisajístico y acústico, que requerirá un estudio de detalle.

Así pues, se considera la propuesta de una alternativa por el este de Vilaller técnicamente viable, que estimamos requerirá una nueva información pública y un nuevo estudio de impacto ambiental.

NÚM. 22.- Martínez Noray, José Luis. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 739 y 768-25.

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 22:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 23.- Iuliana Firescu, Corina. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 743 y 768-33.

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 23:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 24.- Bartra Aguilar, Meritxel. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 744 y 768-34.

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 24:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).



NÚM. 25.- Rodríguez Lapedra, Sara. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 745 y 768-35.

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 25:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 26.- González Gil, Jesús. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 746 y 768-24.

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 26:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 27.- Noray Betrán, Josefa. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 747 y 768-23.

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 27:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 28.- Noray Betrán, Rosa. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 748 y 768-26.

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 28:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).



NÚM. 29.- Badía Salillas, Nadal. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 749 y 768-27.

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 29:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 30.- Martínez Noray, M.ª del Mar. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 750, 754 y 768-28.

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 30:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 31.- Mirats Malé, César. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 751 y 768-29.

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 31:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 32.- Badía Noray, Montserrat. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 752 y 768-30.

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 32:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).



NÚM. 33.- Molero Malo, Samuel. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 753 y 768-31.

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 33:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 34.- Dirección General de Movilidad e Infraestructuras del Gobierno de Aragón. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 756.

En la alegación recibida se informa que no existen carreteras de titularidad autonómica en el ámbito del Estudio Informativo. Y que el trazado es FAVORABLE para el interés de la Comunidad Autónoma de Aragón.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 34:

Nada que indicar al respecto.

NÚM. 35.- Pallàs Isla, Laura. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 763.

Alegación igual a la núm. 11 presentada por la alegante.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 35:

Vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 11 (Pallàs Isla, Laura).

NÚM. 36.- Castells Ballarín, Núria. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-20.

En la alegación presentada solicita generar una vía de acceso (carril o isla) en la intersección existente en el tramo 6B p.k. 137 de explotación para acceder a los núcleos de población de Cierco, Artiga y otros destinos, o en su caso asegurar el trazado de una línea discontinua para acceder y salir a ambos sentidos de la N-230.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 36:

Respecto al acceso a las poblaciones de Cierco, Artiga y otros destinos, en el Estudio Informativo se ha previsto la localización del acceso en el mismo punto que se realiza actualmente. En el Proyecto Constructivo se estudiará la necesidad de un carril central de espera.



NÚM. 37.- Abad Lafón, M.ª Isabel. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-37

Solicita que se desestime el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental en el tramo 5B, y se reconsidere su paso por la actual N-230 a su paso por el municipio de Vilaller. Cita la afección de una finca de cultivo de regadío de su propiedad afectada por la traza en el tramo 5B Variante de Vilaller. Argumenta que no se han tenido en cuenta las explotaciones agropecuarias y las zonas de regadío afectadas por la variante propuesta. Así como la alteración paisajística y medioambiental, y las afecciones al territorio por la Ley de Carreteras.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 37:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 38.- Subirana Abad, Elena. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-38

Alegación idéntica a la núm. 37 presentada por D.ª M.ª Isabel Abad Lafón.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 38:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 39.- Joaquinet Puyol, José Vicente. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-39 y en la Unidad de Carreteras de Lleida el 16 de marzo con núm. de registro 292 y 293

Solicita que se desestime el Estudio Informativo en base a las manifestaciones realizadas, y en el caso de llevarse a cabo en el tramo 5B se opte por la variante propuesta por el Ingeniero D. Jairo Badía Noray.

Es igual a la alegación presentada por D.ª M.ª Teresa Puyol Mora (alegación núm. 14) y manifiesta ser propietario de las parcelas 82 y 905 del polígono 7 del municipio de Vilaller afectadas por el Estudio Informativo, en las cuales tiene una explotación ganadera bovina semiestensiva de su propiedad con marca 9010BO.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 39:

Vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 14 (M.ª Teresa Puyol Mora).



NÚM. 40.- Nadal Lasarte, Núria. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-42

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 40:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 41.- Martínez Noray, Rubén. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-43

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 41:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 42.- Abad Lafón, M.ª Isabel. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-44 y en la Unidad de Carreteras de Lleida el 16 de marzo con núm. de registro 294 y 295

Es igual en algunos puntos a la alegación de Dña. Monique Climent Dewit, (ver [alegación núm. 17](#)). Solicita ampliar los criterios técnicos a considerar y defender el auténtico interés general estudiando otras alternativas que permitan conjugar los objetivos de mejora del tráfico y la vida del pueblo de Vilaller. Adjunta la propuesta de variante realizada por el ingeniero D. Jairo Badía Noray. A continuación, se resumen las alegaciones realizadas:

- 1) Propietaria de la parcela afectada 185 del polígono 7 de Vilaller. Donde en el año 2014 crearon dos empresas familiares una pequeña explotación de ganado ovino de autoconsumo y una empresa de cultivo de plantas aromáticas y medicinales (PAM) que se llama "Parc de les Olors-Prat de Sala". Los cuáles quedan afectados por el Estudio Informativo.
- 2) Que en la afección de su finca no se ha considerado: la acequia de riego de la Comunidad de Regantes de Forcat, Viñal, Ginaste y Vilaller, los árboles frutales y otros, el cultivo de plantas aromáticas y medicinales en ecológico y regadío, el prado, y la explotación ovina de autoconsumo en semiestensivo.
- 3) Se adhiere a la propuesta realizada por el ingeniero D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 42:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) Muy a nuestro pesar, el trazado propuesto forzosamente ha de afectar a fincas particulares.
- 2) Respecto a la reposición de las acequias de riego vale lo indicado en el punto 2 de la respuesta dada a la alegación núm. 12 (Comunidad de Regantes Forcat, Viñal, Ginaste y Vilaller). Respecto a la valoración de las



afecciones, vale lo indicado en el punto 12 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.

- 3) Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 21 (Jairo Badía Noray)**.

NÚM. 43.- Subirana Abad, Antonio. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-43 y en la Unidad de Carreteras de Lleida el 16 de marzo con núm. de registro 298 y 299

Solicita que se considere su oposición al Estudio Informativo y se valoren las modificaciones propuestas, para lo que se solicita un nuevo plazo de información pública. Además:

- 1) *Afección a la empresa Parc de les Olors-Prat de Sala, lo que supone su desaparición, y a una explotación de ganado ovino semiextensiva para autoconsumo.*
- 2) *Afección a la parcela 185 polígono 7 del municipio de Vilaller, valorada incorrectamente.*
- 3) *Cuestiona el interés general y se adhiere a la propuesta de variante de Vilaller realizada por D. Jairo Badía Noray.*

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 43:

Vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 42 (M.ª Isabel Abad Lafón)**.

NÚM. 44.- Güerri Castel, Enrique. Alegaciones presentadas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-47 y en la Unidad de Carreteras de Lleida el 16 de marzo con núm. de registro 296 y 297

Solicita que se desestime el Estudio Informativo en base a las manifestaciones realizadas, y en el caso de llevarse a cabo en el tramo 5B se opte por la variante propuesta por el Ingeniero D. Jairo Badía Noray. Además:

- 1) *No se le ha notificado personalmente la existencia del Estudio Informativo.*
- 2) *Manifiesta que es propietario de la parcela 184 del polígono 7 del municipio de Vilaller afectada por el Estudio Informativo. Que se destruye la totalidad de la parcela que posee riego, el acceso a la finca, la acequia de riego y que queda un resto de finca no aprovechable.*
- 3) *No se considera correctamente el valor del suelo de la finca*
- 4) *Cuestiona el interés general de la actuación y propone la propuesta de variante de Vilaller realizada por D. Jairo Badía Noray.*

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 44:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) El Estudio Informativo se ha sometido al trámite de información pública cumpliendo todos los requisitos de publicación
- 2) Muy a nuestro pesar, el trazado propuesto forzosamente ha de afectar a fincas particulares. Respecto a la reposición de las acequias de riego vale lo indicado en el punto 2 de la respuesta dada a la alegación **núm. 12 (Comunidad de Regantes Forcat, Viñal, Ginaste y Vilaller)**.



- 3) Respecto a la valoración de las afecciones, vale lo indicado en el punto 12 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.

- 4) Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 21 (Jairo Badía Noray)**.

NÚM. 45.- Farré Juanmartí, Salvador. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-48

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 45:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 21 (Jairo Badía Noray)**.

NÚM. 46.- Domech Puyol, M.ª Pilar. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-48

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 46:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 21 (Jairo Badía Noray)**.

NÚM. 47.- Farré Domech, María. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-50

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 47:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 21 (Jairo Badía Noray)**.

NÚM. 48.- Farré Domech, Faina. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-51

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 48:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 21 (Jairo Badía Noray)**.



NÚM. 49.- Subirana Abad, M.ª Isabel. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-55

Solicita que se tengan en cuenta las alegaciones realizadas y se reconsidere su paso por la actual N-230 a su paso por el municipio de Vilaller. Cuestiona el interés general de la actuación. Argumenta que no se han tenido en cuenta las explotaciones agropecuarias y las zonas de regadío afectadas por la variante propuesta. Así como la alteración paisajística y medioambiental, y las afecciones al territorio por la Ley de Carreteras.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 49:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 50.- Piqué Badía, Joan Ramon. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-57

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 50:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 51.- Cherta Vivien, Anna. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-58

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 51:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 52.- Garanto Farré, Xavier. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-59

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 52:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).



NÚM. 53.- Fueyo Retuerta, Berta. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-60

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 53:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 54.- Fueyo Vidal, Enrique. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 768-61

Alegación igual a la núm. 21 presentada por D. Jairo Badía Noray.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 54:

Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).

NÚM. 55.- Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos. Alegación presentada en los servicios centrales del Ministerio de Fomento el 12 de marzo de 2018 con núm. de registro 021996

Plantean una serie de sugerencias que se resumen a continuación:

- 1) En abril de 2017 la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos firmó un Convenio de Colaboración con el Gobierno de Aragón con la finalidad de potenciar acciones de conservación, protección y divulgación con el quebrantahuesos.
- 2) Han revisado el EIA del acondicionamiento centrándose en los aspectos relativos a las posibles afecciones a la conservación en las especies amenazadas y el hábitat de la Red Natura 2000.
- 3) Para el estudio anual de la avifauna sugieren que se establezca un seguimiento anual con visitas quincenales priorizando las especies amenazadas.
- 4) Para el diagnóstico ambiental sobre las afecciones a la fauna se debería emplear el actual catálogo español de especies amenazadas (Decreto 1351/2016) y no el anterior (Decreto 139/2011).
- 5) Para el área de nidificación de la unidad reproductora (UR) de quebrantahuesos situada en el sector N20 (p.k. 123+500 de proyecto) en que la clasificación del impacto es alta se sugiere la monitorización y seguimiento de la UR específico antes y durante la ejecución del proyecto.
- 6) Ejecución de censos específicos para el milano real previos al comienzo de las obras. A partir de los resultados del estudio se recomienda la redacción de un Plan de Acción con medidas preventivas, correctoras y compensatorias.
- 7) No se ha evaluado suficiente y adecuadamente el impacto sobre los espacios Red Natura 2000. Se afectan 14,4 Ha de la Red Natura 2000 (ES2410026 Congosto de Sopena (LIC), ES0000281 El Turbón y Sierra de Sis (ZEPA), ES0000149 Posets-Maladeta (ZEPA) y ES0000022 Aigüestortes (LIC y ZEPA)). Se sugiere que el EIA evalúe en detalle el impacto sobre los espacios de la Red Natura 2000, así como las especies por las que estos espacios fueron declarados.



- 8) Con la propuesta de instalación de infraestructuras se afectan directamente 2,2 Ha de HIC (4020 y 91E0). Revisar y establecer medidas para evitar la afección e impactos de estos Hábitats de Interés Comunitario Prioritarios.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 55:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) Se considera la FCQ a fin de ser informada y consultada para el desarrollo de los Estudios y Proyectos a fin de preservar el medio ambiente.
- 2) Nada a comentar.
- 3) Como medida para la protección de la avifauna con el fin de valorar los efectos de la ejecución de las obras sobre la fauna, en el EIA se ha propuesto la realización de un seguimiento de las poblaciones de avifauna en la fase de ejecución de las obras, lo que se contempla en el control nº 32 (seguimiento de las poblaciones de avifauna) del Plan de vigilancia ambiental que se ha propuesto. Dicha propuesta de seguimiento establece la inspección anual durante los dos primeros años de entrada en funcionamiento de la nueva carretera. Dicha metodología se deberá concretar en el Proyecto constructivo y en el Plan de Vigilancia Ambiental de las Obras, donde se puede incluir el establecimiento de visitas quincenales para el estudio de las especies amenazadas.
- 4) La Orden AAA/1351/2016, por la que se modifica el anexo del Real Decreto 139/2011, no ha sido tenida en cuenta en el EIA puesto que en la redacción del estudio específico de fauna y flora (en las fases iniciales de la redacción del EIA), fue anterior a la publicación de la norma citada. No obstante, se ha comprobado que las modificaciones introducidas por la norma de 2016 no afectan a la clasificación de especies amenazadas ni en régimen de protección especial realizada en el EIA puesto que ninguna de las especies incluidas o modificadas en la modificación de 2016 se ha identificado en el ámbito de estudio.
- 5) Ante los efectos previstos sobre el sector de nidificación N20, en el EIA se propone que durante la redacción del Proyecto Constructivo se analice la posibilidad de establecer dispositivos de ocultación visual en la zona. Igualmente, como medida general, se propone el seguimiento de la avifauna en fase de ejecución de las obras. Como se ha indicado en el punto 3), la metodología para el seguimiento de la avifauna se deberá concretar tanto en el Proyecto Constructivo como en el Plan de Vigilancia Ambiental de las Obras por parte de la Contrata de las mismas. De esta manera, el seguimiento del sector de nidificación N20 antes y durante la ejecución del proyecto, podrá establecerse en estas fases posteriores.
- 6) El estudio específico que se ha realizado en el EIA sobre la afección a aves rapaces se ha centrado en las especies de quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), alimoche (*Neophron percnopterus*), halcón peregrino (*Falco peregrinus*), águila real (*Aquila chrysaetos*) y buitre leonado (*Gyps fulvus*), identificándose los principales sectores de nidificación y dormideros de estas especies puesto que se han considerado las más representativas de la zona en base a las visitas de campo y a las consultas realizadas. En el Proyecto constructivo se valorará la sugerencia efectuada sobre el estudio del milano real (*Milvus milvus*) pudiéndose realizar un estudio específico si se considera conveniente.
- 7) En el Anejo núm. 9, Evaluación de las repercusiones del proyecto sobre la Red Natura 2000, se realiza una evaluación detallada sobre la afección a los espacios de la Red Natura 2000 de acuerdo con los requerimientos de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental. En dicho Anejo se realiza una descripción de los espacios afectados por el Proyecto, especificando las especies y/o hábitats que configuran los objetivos de conservación de cada uno de estos espacios. Asimismo, se realiza una evaluación ambiental específica teniendo en cuenta las consideraciones obtenidas en la fase de consultas previas en este aspecto, identificando los impactos previstos y proponiendo una serie de medidas preventivas y correctoras con el fin de preservar los valores de los espacios afectados, así como un programa de seguimiento y vigilancia. Finalmente, se incluyen las fichas de cada uno de los espacios de la Red Natura 2000 que contienen el detalle de las especies y hábitats considerados como objetivo de conservación, así como la cartografía correspondiente. Cabe indicar que los trazados propuestos han intentado minimizar las afecciones a estas áreas protegidas en fase de diseño mediante la proyección de túneles o aprovechando el trazado de la carretera actual en la mayor medida posible.



- 8) En el EIA se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras para minimizar las afecciones previstas por la ejecución del proyecto para cada uno de los vectores del medio afectados. En el caso de los HIC se propone la prohibición del establecimiento de las actividades auxiliares de obra en los terrenos que contienen algún tipo de hábitat. Asimismo, en el Capítulo de Medidas de Integración Paisajística, se proponen distintos modelos de plantación para la restitución de los espacios afectados que se han definido según la composición botánica de la zona, con el objeto de reproducir las comunidades existentes.

NÚM. 56.- Iglesias Ricou, Blanca. Alegación presentada en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida el 13 de marzo de 2018 con núm. de registro 272

Como propietaria de los inmuebles sitos en Les Bordes del Pont de Suert p.k. 129 margen izquierda, manifiesta su desacuerdo con que el tramo previsto entre el km 128 al 130 continúe pasando por el trazado existente. Alega que el incremento de tráfico influirá negativamente en el negocio familiar por el incremento de ruido. Propone un desplazamiento del trazado hacia el río Noguera Ribagorzana. Se opone a la construcción del aparcamiento de emergencia entre los km 126 y 128 por ocupar zonas de prados, uno de los cuales es de su propiedad.

Finalmente, se adhiere a otras alegaciones de organizaciones ecologistas y partidos políticos.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 56:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) Respecto a la variante propuesta en Les Bordes, vale lo indicado en el punto 7 de la respuesta dada a la alegación núm. 76 (Ayuntamiento de El Pont de Suert).
- 2) Respecto al aparcamiento de emergencia vale lo indicado en el punto 14 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 3) Respecto a la adhesión a diversas alegaciones, vale lo indicado en las respuestas dadas a las alegaciones núm. 62 (Seo BirdLife) y núm. 82 (Catalunya en Comú).

NÚM. 57.- Barrabés Brallans, José M.ª. Alegación presentada en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida el 13 de marzo de 2018 con núm. de registro 273

Como propietario afectado por los caminos de utilidad pública o privada y acceso a fincas en el tramo entre los pp.kk. 111 a 118, sugiere una alternativa que continúe en alineación recta desde el túnel 98.4B para cruzar el barranco de Aulet en viaducto sobre la N-230 en su parte más estrecha del embalse y entrar otra vez en túnel hasta el km 114 aproximadamente. De forma que la carretera existente sirva de acceso a fincas y caminos para tráfico local y disponer una entrada a la nueva variante en torno al p.k. 111 dirección Lleida y un acceso hacia los dos sentidos entorno al p.k. 112,8 para acceder a y desde los núcleos de población de Santorens, Aulet, Molins, Pallerol y Betesa.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 57:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) Respecto a los accesos y reposiciones de caminos, en el Estudio Informativo para dar acceso a las localidades de Santorens, Betesa, Molinos de Betesa y Pallerol se ha planteado una intersección en torno al p.k. 99+700 de proyecto y el posterior aprovechamiento de la N-230 hasta la margen izquierda del barranco de Aulet. No



obstante, en el Proyecto Constructivo se definirán geoméricamente los enlaces e intersecciones y se repondrán todos los accesos afectados.

- 2) Respecto a la variante propuesta en el tramo comprendido entre el km 111 y 112,8, supone un incremento de coste de la actuación, pues se crean 2 nuevos túneles de 700 y 500 m, aproximadamente. En el Estudio Informativo se han propuesto dos alternativas. De acuerdo con las consideraciones que se realizan en la alegación la Alternativa 1 del Estudio Informativo se ajustaría a ellas pues supone una menor interferencia con la actual N-230 que la Alternativa 2, que intenta en este tramo aprovechar al máximo el trazado de la carretera existente.

NÚM. 58.- ADIF Dirección General de Explotación y Construcción. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 13 de marzo de 2018 con núm. de registro 779

Informa que, desde el punto de vista de compatibilidad con las infraestructuras previstas en planes o proyectos, no existen estudios ferroviarios planificados que puedan interferir con el trazado del Estudio Informativo

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 58:

Nada que indicar al respecto.

NÚM. 59.- Francés Palacín, Mercè. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 13 de marzo de 2018 con núm. de registro 787

Incluye algunos puntos idénticos a los de la alegación realizada por el Ayuntamiento de Montanuy (núm. 80). Solicitan la revisión del Estudio Informativo entre El Pont de Suert y Bono en base a las manifestaciones realizadas, para minimizar los impactos sobre el medio ambiente y el medio socioeconómico. Además, indican:

- 1) *La Alternativa óptima para el territorio es la 1.*
- 2) *En el pueblo de Bono se considera mejor solución la Alternativa 2. Siendo la alternativa óptima la formada por los tramos 1A-2A-3A-4B-5B-6B-7B-8A.*
- 3) *Las valoraciones de los terrenos en el tramo a expropiar de Montanuy no se consideran correctas.*
- 4) *Respetar y habilitar pasos de fauna para uso ganadero en las poblaciones de Ginaste, Viñal, Estet y Bono y habilitar una vía de servicio para el tráfico agrícola.*
- 5) *En la intersección de Ginaste-Viñal para mejorar la seguridad vial disponer de una barrera New Jersey entre sentidos de circulación para evitar adelantamientos prohibidos.*
- 6) *Aprovechar las actuales zonas de aparcamiento de camiones existentes en la N-230 como áreas de descanso y aparcamiento de emergencia de pesados, en vez de los propuestos en el Estudio Informativo.*
- 7) *Para minimizar el impacto ambiental proponen un falso túnel en la trinchera prevista en torno al p.k. 120+500.*



CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 59:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) Vale lo indicado en el punto 8 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 2) Vale lo indicado en el punto 9 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 3) Vale lo indicado en el punto 12 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 1) Vale lo indicado en el punto 3 de la respuesta dada a la alegación núm. 80 (Ayuntamiento de Montanuy).
- 2) Vale lo indicado en el punto 5 de la respuesta dada a la alegación núm. 80 (Ayuntamiento de Montanuy).
- 4) Vale lo indicado en el punto 12 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 3) En el Proyecto Constructivo se considerará la necesidad de la disposición de un falso túnel en torno al p.k. 120+500.

NÚM. 60.- Francés Palacín, José Luis. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 13 de marzo de 2018 con núm. de registro 788

Alegación idéntica a la núm. 59 (Francés Palacín, Mercè).

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 60:

Vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 59 (Francés Palacín, Mercè).

NÚM. 61.- Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad del Gobierno de Aragón. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 14 de marzo de 2018 con núm. de registro 811

Indican lo que sigue:

- 1) *En el tramo 1 se debería seleccionar la Alternativa 1 pues garantiza la no afección a las poblaciones de Borderea Chouardii, y por los riesgos de desprendimientos por vibraciones durante la ejecución del túnel ya que en la Alternativa 1 se sitúa el trazado a unos 300 m hacia el interior de la montaña frente a los 100 m de recubrimiento horizontal en la Alternativa 2.*
- 2) *Respecto a los túneles de respiración del túnel Tramo 1 se debe facilitar su ubicación y área a ocupar para informe y supervisión por el Gobierno de Aragón.*
- 3) *Se debe conservar la capacidad actual de acceso a personal científico a las poblaciones de B. Chouardii.*
- 4) *Cualquier afección por mínima que fuera de la Borderea Chouardii supondría dañar la única población mundial conocida de la especie en "peligro de extinción" y dañar los objetivos de conservación del LIC ES2410026.*
- 5) *En la zona final de la traza por encima del embalse de Baserca se deberá realizar una prospección al inicio de las obras para evitar afección a Erica Tetralix, y en caso de afección comunicar a la Dirección General de Desarrollo Rural y Sostenibilidad.*
- 6) *Intentar compensar los HIC en la medida de lo posible con inclusión de las especies que los forman en las restauraciones.*
- 7) *Mantener las distancias mínimas de las obras en los periodos de incubación y de pollos en nido indicados en el EIA*



- 8) Desde la zona de los Hayedos de Salenques hasta el final de la traza en los túneles se valorará la necesidad de disponer medidas para evitar mortalidad de murciélagos por atropello o colisión.
- 9) Disponer trampas de retención de sales, salmueras o sustancias similares en la carretera para evitar evacuación a cauces naturales
- 10) El Plan de vigilancia deberá contar con identificación clara y explícita del cargo responsable de controlar los diferentes aspectos, así como duración, periodicidad y presupuesto final.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 61:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) Ninguna de las alternativas estudiadas afecta directamente a las poblaciones de Borderea Chouardii, si bien es cierto que la alternativa 1, por ir más alejada, presenta menor riesgo de afección.
- 2) En las plantas generales del Estudio Informativo está indicada una estimación de la ubicación de las chimeneas de ventilación previstas. No obstante, será con el Proyecto Constructivo cuando se determinará la posición exacta y la superficie a ocupar. En la disposición de las chimeneas de ventilación en el Proyecto Constructivo se tendrá en cuenta la presencia de las poblaciones de la especie Borderea Chouardii.
- 3) En la Alternativa 1 se mantiene la carretera existente en este tramo por lo que los accesos se mantienen, y en la Alternativa 2 se realiza la reposición de dos caminos que permiten el acceso a la zona donde se localiza la B.Chouardii.
- 4) En el Estudio Informativo no se prevé la afección de la B. Chouardii.
- 5) Durante las obras se realizará una prospección inicial para evitar la afección a Erica Tetralix.
- 6) En el Proyecto Constructivo se diseñarán con detalle las restauraciones y se adoptarán en la medida de lo posible las especies que forman parte de los HIC afectados.
- 7) Durante las obras se seguirán los criterios de distancias mínimas de los trabajos en los periodos de incubación y de pollos en nido indicados en el EIA
- 8) En el Proyecto Constructivo se valorará la necesidad de disponer medidas correctoras para evitar mortalidad de murciélagos por atropello o colisión.
- 9) En el Proyecto Constructivo se diseñará el drenaje longitudinal de forma que se evite el vertido directo a cauces naturales.
- 10) En el Proyecto Constructivo se realizará un Plan de Vigilancia detallado.

NÚM. 62.- Seo BirdLife. Alegación presentada en los servicios centrales del Ministerio de Fomento el 15 de marzo de 2018 con núm. de registro 023077

Solicita la No Aprobación del Estudio Informativo en base a las alegaciones presentadas en su escrito. Así mismo, consideran necesario iniciar un nuevo estudio previo de avifauna y mamíferos terrestres de un ciclo anual completo. Y que se les considere como parte interesada a los efectos sobre la Declaración de Impacto Ambiental y a la resolución relativa a la autorización del proyecto. A continuación, se resumen las alegaciones presentadas:

- 1) Los apartados de biodiversidad correspondientes a flora y fauna se basan únicamente en estudios bibliográficos no incluyendo, para el caso de la fauna un estudio anual con los ciclos biológicos. Recomienda el diseño y ejecución de un nuevo estudio anual de avifauna, en el que se establezca al menos una visita semanal para el área de estudio.
- 2) Se han encontrado las siguientes deficiencias sobre las afecciones a la fauna:



- o El catálogo nacional de las especies de fauna identificadas está desactualizado. En el caso del "Desmán ibérico" catalogado actualmente como "vulnerable" en zonas fuera del Sistema Central, la valoración del impacto estaría infravalorada.
 - o En la sección 10 se debería contemplar medidas preventivas específicas y por tramos de la carretera proyectada para evitar impactos sobre las comunidades reproductoras del urogallo pirenaico, el lagópodo alpino y el milano real.
 - o A pesar de que la fundación para la Conservación del Quebrantahuesos no tiene constancia de la presencia del urogallo pirenaico en la zona final del proyecto se recomienda previo al inicio de las obras realizar una ejecución de censos específicos de esta especie. Y a partir de los resultados redactar un Plan de Acción para la biodiversidad
 - o Como se afectan 2,7ha de vegetación forestal de ribera, hábitat óptimo para el milano real. Realizar censos específicos para el milano real previo al comienzo de las obras. a partir de los resultados redactar un Plan de Acción para la biodiversidad
 - o Recomiendan realizar censos específicos del desmán ibérico previo al comienzo de las obras. a partir de los resultados redactar un Plan de Acción para la biodiversidad
- 3) El EIA no ha evaluado adecuadamente el impacto a los espacios de la Red Natura 2000 (LICs y ZEPA), incumpliendo el artículo 6.3 de la Directiva Hábitats.
 - o Se ha escogido la alternativa 2 por razones económicas. La alternativa 2 tiene una mayor afección sobre los espacios de la Red Natura 2000 que la alternativa 1.
 - o Se deberá valorar con detalle el impacto sobre los espacios de la Red Natura 2000 así como las especies por las que fueron declarados.
 - 4) El proyecto afecta de forma negativa a diferentes Hábitats de Interés Comunitario Prioritarios.
 - o El área para la instalación de las infraestructuras afecta 2,2 ha de HIC Prioritarios (hábitats 4020 y 91E0) y 33,8ha de HIC no prioritarios. No se incluye ninguna medida preventiva, correctora o compensatoria de las 346ha de HIC afectadas por el desbroce de vegetación.
 - o Se recomienda modificación de trazado cuando sea posible o la compensación de al menos 2,2ha de HIC (hábitats 4020 y 91E0), se recomienda la compra de parcelas anexas y posterior revegetación con especies claves de estos hábitats.
 - 5) La Alternativa 2 se escoge por razones económicas y no por funcionales o ambientales.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 62:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) Vale lo indicado en el punto 3 de la respuesta dada a la alegación núm. 55 (Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos).
- 2) Vale lo indicado en los puntos 4, 5 y 6 de la respuesta dada a la alegación núm. 55 (Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos).
- 3) Vale lo indicado en el punto 7 de la respuesta dada a la alegación núm. 55 (Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos).
- 4) Vale lo indicado en el punto 8 de la respuesta dada a la alegación núm. 55 (Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos).
- 5) En el análisis multicriterio se han valorado los aspectos ambientales, económicos, territoriales y funcionales según el método Pattern. Es cierto que las diferencias entre las alternativas 1 y 2 en muchos aspectos son menores, con mayores diferencias en el aspecto económico. Para evitar la subjetividad y la valoración por un único aspecto se ha considerado el máximo número de combinaciones de pesos. De los resultados obtenidos se ha observado que la alternativa 2 es la que más veces es seleccionada, por lo que se ha considerado las más conveniente.



NÚM. 63.- Pons Sobirà, Javier. Alegación presentada en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida el 16 de marzo de 2018 con núm. de registro 291

Como propietario de las parcelas 194 y 364 del polígono 7 del municipio de El Pont de Suert solicita un acceso a dichas fincas desde la N-230, así como la restauración de acequias y conductos de riego afectados.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 63:

El acceso detallado a las explotaciones agrarias existentes se definirá geométricamente en el Proyecto Constructivo. El acceso de los vehículos que circulan sur-norte se realizará a través del semienlace de Sarroqueta. El movimiento de los vehículos que circulan en dirección norte-sur para acceder a las fincas se ha previsto con la realización del cambio de sentido en el enlace con la L-500 situado a unos 1.000 m.

En el Proyecto Constructivo se definirá la reposición de todas las acequias y conducciones de riego afectadas.

NÚM. 64.- Palacín Porté, Jaime. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 16 de marzo de 2018 con núm. de registro 842-67

La alegación presentada incluye algunos puntos iguales a los de la alegación realizada por el Ayuntamiento de Montanuy (núm. 80). Solicitan la revisión del Estudio Informativo en base a las manifestaciones realizadas, para minimizar los impactos sobre el medio ambiente y el medio socioeconómico. A continuación, se resumen las alegaciones realizadas:

- 1) *La Alternativa óptima para el territorio es la 1.*
- 2) *En el pueblo de Bono se considera mejor solución la Alternativa 2. Siendo la alternativa óptima la formada por los tramos 1A-2A-3A-4B-5B-6B-7B-8A.*
- 3) *Las valoraciones de los terrenos en el tramo a expropiar de Montanuy no se consideran correctas.*
- 4) *Respetar y habilitar pasos de fauna para uso ganadero en las poblaciones de Ginaste, Viñal, Estet y Bono y habilitar una vía de servicio para el tráfico agrícola.*
- 5) *No se contempla el acceso directo con enlace desde la N-230 a los pueblos de Montanuy y Escanè.*
- 6) *En la intersección de Ginaste-Viñal para mejorar la seguridad vial disponer de una barrera New Jersey entre sentidos de circulación para evitar adelantamientos prohibidos.*
- 7) *En Forcat existe un punto negro de accidentes, no se ha considerado la situación del cementerio. Se propone una variante entre los pp.kk. 120+500 y 121+500 por el otro lado del río Noguera Ribagorzana.*
- 8) *Con la variante propuesta en el punto anterior se podría convertir la carretera actual en vía de servicio agropecuaria.*
- 9) *Aprovechar las actuales zonas de aparcamiento de camiones existentes en la N-230 como áreas de descanso y aparcamiento de emergencia de pesados, en vez de los propuestos en el Estudio Informativo.*
- 10) *Dotar de una entrada y salida seguras el acceso al pueblo de Estet*
- 11) *Para minimizar el impacto ambiental proponen un falso túnel en la trinchera prevista entorno al p.k. 120+500.*



CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 64:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 5) Vale lo indicado en el punto 8 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 6) Vale lo indicado en el punto 9 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 7) Vale lo indicado en el punto 12 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 8) Vale lo indicado en el punto 3 de la respuesta dada a la alegación núm. 80 (Ayuntamiento de Montanuy).
- 9) Vale lo indicado en el punto 4 de la respuesta dada a la alegación núm. 80 (Ayuntamiento de Montanuy).
- 10) Vale lo indicado en el punto 3 de la respuesta dada a la alegación núm. 80 (Ayuntamiento de Montanuy).
- 11) Vale lo indicado en el punto 6 de la respuesta dada a la alegación núm. 80 (Ayuntamiento de Montanuy).
- 12) Vale lo indicado en el punto 7 de la respuesta dada a la alegación núm. 80 (Ayuntamiento de Montanuy).
- 13) Vale lo indicado en el punto 14 de la respuesta dada a la alegación núm. 80 (Ayuntamiento de Montanuy).
- 14) Vale lo indicado en el punto 8 de la respuesta dada a la alegación núm. 80 (Ayuntamiento de Montanuy).
- 15) Vale lo indicado en el punto 7 de la respuesta dada a la alegación núm. 80 (Ayuntamiento de Montanuy).
- 16)

NÚM. 65.- García Montull, Manuel. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 16 de marzo de 2018 con núm. de registro 842-68

Alegación idéntica a la núm. 64 (Palacín Farré, Jaime).

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 65:

Vale la respuesta dada a la alegación núm. 64 (Palacín Farré, Jaime).

NÚM. 66.- Donés Ariño, Melchor. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 16 de marzo de 2018 con núm. de registro 842-69

Alegación idéntica a la núm. 64 (Palacín Farré, Jaime).

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 66:

Vale la respuesta dada a la alegación núm. 64 (Palacín Farré, Jaime).

NÚM. 67.- Tahüll Farré, José Luis. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 16 de marzo de 2018 con núm. de registro 842-70

Alegación idéntica a la núm. 64 (Palacín Farré, Jaime).

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 67:

Vale la respuesta dada a la alegación núm. 64 (Palacín Farré, Jaime).



NÚM. 68.- Rodríguez Lapedra, Laura. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 16 de marzo de 2018 con núm. de registro 842-71

Alegación idéntica a la núm. 64 (Palacín Farré, Jaime).

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 68:

Vale la respuesta dada a la alegación núm. 64 (Palacín Farré, Jaime).

NÚM. 69.- Joaquinet Coyo, Alicia. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 16 de marzo de 2018 con núm. de registro 842-73

Alegación idéntica a la núm. 64 (Palacín Farré, Jaime).

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 69:

Vale la respuesta dada a la alegación núm. 64 (Palacín Farré, Jaime).

NÚM. 70.- Vigo Estany, Laura. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 16 de marzo de 2018 con núm. de registro 842-74

Todas las cuestiones que alega están recogidas en la núm. 64 (Palacín Farré, Jaime).

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 70:

Vale la respuesta dada a la alegación núm. 64 (Palacín Farré, Jaime).

NÚM. 71.- Domeng Llevot, José Ramón. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 16 de marzo de 2018 con núm. de registro 844-19

Como propietario de inmuebles rústicos afectados y como miembro de la Sociedad de Vecinos de Torre de Buira, manifiesta su oposición a la Alternativa 2 entre los pp.kk. 112 y 122. Argumenta que la alternativa ocasiona daños sobre los pocos terrenos de cultivo debido a la orografía y se generan islotes entre el trazado antiguo y el nuevo sin ninguna posibilidad de aprovechamiento. Considera incorrecta la evaluación de riesgos de afección a sectores de nidificación planteados en estos tramos.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 71:

En el análisis multicriterio se ha realizado una ponderación de los aspectos ambientales, económicos, territoriales y funcionales. Para evitar la subjetividad y la valoración por un único aspecto se ha considerado el máximo número de combinaciones de pesos. De los resultados obtenidos se ha observado que la alternativa 2 es la que más veces es seleccionada, por lo que se consideró las más conveniente.



NÚM. 72.- Diputación de Lleida. Alegación presentada en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida el 19 de marzo de 2018 con núm. de registro 310

Propone una Alternativa 3 que pretende dar una solución técnica a los argumentos y valoraciones de los municipios afectados de su territorio, a fin de que se estudie y se acepte en beneficio del interés general de la provincia de Lleida.

Está formada por la Alternativa 1 del Estudio Informativo excepto en los tramos 5 y 7. En el tramo 5 se propone una nueva variante de Vilaller (se cita como tramo 5N), y en el tramo 7 se opta por la variante de Bono de la Alternativa 2 que corresponde al tramo 7B. Así mismo, realizan un nuevo planteamiento funcional del estacionamiento de emergencia para camiones. Y solicitan la mejora en accesos a El Pont de Suert y al polígono industrial de Sorés.

Estos son los principales aspectos propuestos con la Alternativa 3:

- 1) Estaría formada por los tramos: 1A+2A+3A+4B+5N+6B+7B+8A*
- 2) La variante de Vilaller planteada en el tramo 5N discurre por el este de la población, se inicia con una glorieta a nivel en el p.k. 131 próxima al Hotel Montsant, dispone un túnel de 240 m y un falso túnel de 100 m, así como 4 obras de drenaje que dan continuidad a los barrancos existentes. Se plantean los enlaces al norte y al sur de Vilaller del tipo glorieta, de manera que la zona industrial prevista en planeamiento no tendría que cruzar la población para ir en dirección sur Lleida. La variante evita la afección al Parc de les Olors, bordas de Joaquinet y Mexinquer, centro canino Buixits. Comentan que la variante prevista en el Estudio Informativo supone una barrera para el futuro crecimiento urbanístico y el viaducto OF 117.6B sobre el río Noquera Ribagorzana implica un impacto visual para los terrenos urbanos y urbanizables PMU-1, PAU5 y la zona de SND.*
- 3) Para el paso por Bono optan por el tramo 7B*
- 4) Estacionamiento de emergencia para camiones. Proponen la implantación de áreas menores próximas a núcleos habitados: área en El Pont de Suert, p.k. 122, área de Les Bordes, p.k. 129 129, área del p.k. 131 en torno al hotel Montsant*
- 5) Enlaces e intersecciones con vías existentes. En El Pont de Suert se plantean los enlaces norte y sur de Pont de Suert tipo glorieta. Plantean la accesibilidad al polígono industrial de Sorés y amplían el gálibo de la OF 109.7B para garantizar los 5,30 m. Enlace Vilaller Sur tipo glorieta en hotel Montsant y enlace Vilaller Norte tipo glorieta. Enlace Aneto ajustar ramal de salida de N-230 sentido Viella.*
- 6) Reitera la necesidad de tramitación de los proyectos constructivos se acometa en orden creciente del kilometraje empezando por el tramo Sopeira-El Pont de Suert.*

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 72:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) Vale lo indicado en el punto 9 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).*
- 2) Respecto a la variante de Vilaller, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badia Noray).*
- 3) El tramo 7B es el tramo seleccionado en el Estudio Informativo para la alternativa 2.*
- 4) Vale lo indicado en el punto 14 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).*
- 5) Vale lo indicado en el punto 10 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran). Respecto a la mejora de la accesibilidad al polígono industrial de Sorés, esto será objeto de estudio en el Proyecto Constructivo.*
- 6) La programación de las obras queda fuera de nuestro ámbito competencial.*



NÚM. 73.- Diputación de Huesca. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 20 de marzo de 2018 con núm. de registro 861

Estos son los principales aspectos planteados:

- 1) Consideran que se debe analizar de nuevo la comunicación Lleida-Toulouse, que la autovía A-14 debe desarrollarse a corto y a medio plazo hasta Benabarre, hasta la conexión entre las carreteras N-123 y N-230. Debido al coste de la actuación hasta Sopeira, consideran más urgente actuar en otros tramos de la ruta Lleida-Toulouse donde el tráfico es mayor y se encuentra en peores condiciones.
- 2) Analizando el estado actual de la carretera N-230 consideran que el Estudio Informativo debería iniciarse en Arén o realizar un acondicionamiento Arén-Sopeira.
- 3) Se solicita que la conexión con Sopeira desde la N-230 sea mediante enlace.
- 4) Se propone una intersección entorno al p.k. 100+000 de proyecto para dar acceso a las localidades de Santorens, Betesa, Molinos de Betesa y Pallerol, aprovechando el tramo actual de la N-230 hasta la margen izquierda del barranco de Aulet.
- 5) Acondicionar un acceso desde la variante de El Pont de Suert a los núcleos de población pertenecientes a Bonansa (Buira, Torre de Buira, Cires y Gabernet)
- 6) La N-260 se considera territorialmente como una vía transpirenaica donde debe ir actuándose. Solicitan realizar la intersección con la N-260 unos 1500 m aguas debajo del actual puente sobre el río Noguera Ribagorzana, en torno al p.k. 112-113 de proyecto, construyendo un nuevo puente sobre el río de forma que se mejore el trazado de la N-260. Se propone mantener la actual conexión para dar acceso al área de servicios municipales del Ayuntamiento de Montanuy y a la aldea "Casa Quintana".
- 7) Consideran buena solución la variante de Vilaller por el oeste, pero consideran inadecuado mantener el acceso a Montanuy como se realiza actualmente accediendo desde Vilaller y reponiendo el camino con un paso elevado.
- 8) La intersección a nivel para Ginaste y Viñal deberá ser un enlace y garantizar acceso a la propiedad colindante mediante la vía de servicio.
- 9) En Forcat solicitan desplazar el nuevo trazado hacia el este y dejar la N-230 actual como vía de servicio, dado que existen 3 intersecciones con objeto de garantizar accesibilidad adecuada.
- 10) No se observa intersección de acceso a Estet y demandan un enlace.
- 11) Consideran adecuada la variante de Bono por el oeste, y consideran que la intersección con la actual N-230 se debe resolver con un enlace.
- 12) Contemplar el enlace de Aneto con todos los movimientos.
- 13) Dado el volumen de tráfico de pesados de la carretera N-230 en el proyecto definitivo buscar tramos de tercer carril para permitir adelantamiento de pesados.
- 14) En varios de los tramos existen explotaciones agropecuarias y propiedades colindantes a las que se debe dar acceso con vías de servicio comunicadas con enlaces, pasos inferiores o superiores, especialmente en los tramos Arén-Sopeira y Pont de Suert- Bono.
- 15) Debe preverse la señalización de los diferentes núcleos de población y la señalización monumental.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 73:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) Las decisiones de este tipo con competencia directa del Ministerio de Fomento, a quien deberían remitir esta propuesta.
- 2) Si bien tiene sentido lo que se plantea en este punto, el ámbito de este Estudio Informativo tiene su límite sur en la población de Sopeira, y a él debemos ceñirnos.



- 3) En el Estudio Informativo se propone una intersección con carril central de espera situada sobre el p.k. 95+600 de proyecto, tipología que se considera adecuada.
- 4) Para dar acceso a las localidades de Santorens, Betesa, Molinos de Betesa y Pallerol se ha planteado una intersección en torno al p.k. 99+700 de proyecto y el posterior aprovechamiento de la N-230 hasta la margen izquierda del barranco de Aulet.
- 5) El acceso a Buira y Torre de Buira se realiza mediante la reposición del camino 108.2B, y el acceso a Cires y Gabernet se realiza por el camino actual dándole continuidad bajo el viaducto OF 108.3B. Actualmente, estos núcleos de población no disponen de acceso directo desde la N-230, accediendo desde El Pont de Suert.
- 6) Lamentablemente, no es objeto del presente Estudio Informativo el acondicionamiento de la carretera N-260.
- 7) Se mantiene el acceso a Montanuy existente.
- 8) En el Estudio Informativo se ha previsto la disposición de una intersección a nivel en el cruce de Ginaste con carril central de giro a la izquierda, tipología que se considera adecuada dadas las condiciones de visibilidad y tráfico existentes. Con la solución que se explica en el siguiente apartado, la carretera N-230 en su antiguo trazado queda como vía local de acceso a Viñal y Forcat.
- 9) A la vista de las alegaciones presentadas se ha realizado un nuevo encaje de trazado por la otra margen que anula las restricciones de características geométricas y reduce la afección al cauce. Se adjunta en el Anejo núm. 6 del presente Estudio de Alegaciones (Tramo 6C Variante de Forcat).
- 10) En el Estudio Informativo no se ha previsto la modificación de la disposición actual del cruce de Estet, dado el débil volumen de tráfico que tiene. No obstante, durante la redacción del correspondiente proyecto constructivo se precisará cuál es la tipología que finalmente debe adoptarse y si es preciso dotarlo de un carril central de giro a la izquierda.
- 11) El paso por Bono se realiza por el oeste en la Alternativa 2 escogida. Dada la IMD de vehículos que realizarán los movimientos de entrada y salida a Bono, se considera adecuada la disposición de una intersección a nivel con carril central de espera para realizar los movimientos.
- 12) En el enlace de Aneto se ha previsto la modificación de uno de los ramales, pero el resto del enlace se prevé con la misma configuración. No obstante, durante la redacción del correspondiente proyecto constructivo se precisará cuál es la tipología que finalmente debe adoptarse y si es preciso alguna actuación adicional de mejora de su seguridad.
- 3) Vale lo indicado en el punto 6 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 13) Al tratarse de una carretera convencional C-80 no se ha previsto control de accesos. No obstante, en aquellos tramos donde se ha considerado la necesidad de habilitar vías o caminos de servicio se han realizado.
- 14) En el Proyecto Constructivo se diseñará la señalización de orientación.

NÚM. 74.- IPCENA Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natural. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 20 de marzo de 2018 con núm. de registro 874

Estos son los principales aspectos planteados:

- 1) Considerar nulo el procedimiento por incumplimiento de la ley 27/2006 y la directiva transpuesta por derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. No se ha realizado una consulta previa a su asociación.
- 2) Realizan una exposición de la generación de contaminación atmosférica indicando que los vehículos pesados generan un mayor porcentaje de contaminación. Proponen para prevenir los efectos negativos del aumento del tráfico medidas de ordenación territorial y tarificación de las infraestructuras, y fomentar el transporte público, intermodal y combinado.



- 3) *Alternativa del túnel de Canfranc como corredor ferroviario de mercancías para reducir el volumen de vehículos pesado.*
- 4) *Mejorar la seguridad viaria del trazado más peligroso, especialmente el tramo Sopeira-El Pont de Suert.*
- 5) *Descripción de la flora y fauna deficiente en el EIA, sólo se ha realizado con datos bibliográficos. Se deberían realizar estudios de campo.*

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 74:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) En enero de 2015 se realizaron Consultas Previas a 29 organismos, recibiendo respuesta de solo 12 de ellos. Se ignoran los motivos por los que IPCENA no fue consultada.
- 2) En el EIA se han analizado los efectos sobre el cambio climático a través de la estimación de la huella de carbono para cada una de las alternativas (Capítulo 8.13, Impactos sobre la calidad atmosférica, pág. 282). En relación a la propuesta de medidas de ordenación territorial y tarificación de las infraestructuras, así como el fomento del transporte público, intermodal y combinado, se considera que quedan fuera del alcance de este estudio.
- 3) También queda fuera de nuestras competencias la adopción del túnel de Canfranc como corredor ferroviario de mercancías.
- 4) En la Alternativa propuesta se mejora la seguridad vial. La mejora de los parámetros de trazado es significativa en los tramos 1 y 2.
- 5) En la redacción del Estudio de Impacto Ambiental se han realizado estudios de campo respecto a la flora y la fauna. Se considera el EIA en este aspecto correcto.

NÚM. 75.- Ayuntamiento de Vilaller. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 20 de marzo de 2018 con núm. de registro 876

Estos son los principales aspectos planteados:

- 1) *La alternativa óptima para el territorio es la 1. En el análisis multicriterio realizado en el Estudio Informativo sólo es mejor la Alternativa 2 en el aspecto económico.*
- 2) *En el paso por Bono se considera mejor la Alternativa 2. Se considera óptima la alternativa formada por los tramos 1A-2A-3A-4B-5B-6B-7B-8A.*
- 3) *La variante de Vilaller debe realizarse por el lado este por motivos de: impacto visual inaceptable (variante en terraplén de 10 m altura), impacto sobre el sector económico ganadero (afección a fincas de pastos de varias explotaciones ganaderas), impacto sobre el turismo (afección "Camins del silenci" en el marco del Proyecto Star Light).*
Se propone la alternativa encajada por el Ingeniero de Caminos Jairo Badía Noray, cuyo estudio se incluye como anejo. La nueva alternativa es viable técnica y económicamente, reduce el impacto visual, no deja el restaurante Montsant fuera del circuito, reduce valor de los terrenos a expropiar y se disponen intersecciones mediante gloriets que permiten todos los movimientos.
- 4) *Las valoraciones de los terrenos a expropiar no se consideran correctas.*
- 5) *En vez del área de estacionamiento de emergencia para vehículos pesados del Estudio Informativo se propone el aprovechamiento de las actuales zonas de aparcamiento de camiones existentes.*
- 6) *La realización de las obras debe empezarse por el tramo de Escales entre Sopeira y El Pont de Suert, que es el que presenta actualmente mayor accidentalidad y peor calidad de servicio.*
- 7) *Definir correctamente los accesos a los núcleos de Cierco y Artiga.*



CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 75:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 4) 1) Vale lo indicado en el punto 8 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 5) 2) Vale lo indicado en el punto 9 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 3) Vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación núm. 21 (Jairo Badía Noray).
- 6) Vale lo indicado en el punto 12 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 7) Vale lo indicado en el punto 14 de la respuesta dada a la alegación núm. 18 (Conselh Generau d'Aran).
- 4) La futura programación de las obras queda fuera de nuestro ámbito competencial.
- 5) La definición concreta de los accesos y las intersecciones será objeto del Proyecto Constructivo.

NÚM. 76.- Ayuntamiento de El Pont de Suert. Alegación presentada en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida el 21 de marzo de 2018 con núm. de registro 320

Estos son los principales aspectos planteados:

- 1) *La alternativa óptima para el territorio es la Alternativa 1*
- 2) *En el paso por Bono se considera mejor la Alternativa 2. Se considera óptima la alternativa formada por los tramos 1A-2A-3A-4B-5B-6B-7B-8A.*
- 3) *En el semientlace Sarroqueta no se permite acceso de los vehículos que circulan norte-sur. No se aprecia el acceso a las explotaciones agrarias existentes.*
- 4) *Las valoraciones de los terrenos a expropiar no se consideran correctas en el término del Pont de Suert.*
- 5) *Variar el trazado en la Variante de El Pont de Suert para alejarla de la zona urbana y permitir la creación de una calle urbana que una el núcleo de la población con el polígono industrial y el núcleo de Castilló de Tor.*
- 6) *En vez del área de estacionamiento de emergencia para vehículos pesados del Estudio Informativo se propone el aprovechamiento y potenciación de las existentes en El Pont de Suert, Ribagorça y en el Montsant, para evitar el daño a la economía de la zona, así como la creación de una zona de descanso y servicios en la entrada sur de El Pont de Suert, p.k. 122 de la carretera.*
- 7) *Variante que evite la travesía urbana del núcleo de les Bordes.*
- 8) *Por las afectaciones económicas, ambientales y paisajísticas: compensaciones consistentes en la urbanización de la travesía de El Pont de Suert por parte del Ministerio de Fomento, el soterramiento de líneas alta y media tensión en el casco urbano, retomar el proyecto de presa de la cola del embalse de Escales.*
- 9) *Propuesta de presa en la cola del Embalse de Escales con el sobrante de tierras de los túneles de la Alternativa 1. Se podría proponer a Endesa la instalación de una central reversible de bombeo. Permitiría el aprovechamiento náutico para uso deportivo y recreativo de la cola del embalse durante todo el año.*
- 10) *Destinar el 1,5% del PEM conforme al art. 68 de la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español a la recuperación del espacio próximo al Monasterio de Lavaix para crear un centro de Interpretación de dicho monasterio.*
- 11) *Trasladar la señalización a la ubicación correcta de los límites de provincia entre Cataluña y Aragón.*



CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 76:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 8) Vale lo indicado en el punto 8 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 9) Vale lo indicado en el punto 9 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 1) El movimiento de los vehículos que circulan en dirección norte-sur para acceder a Sarroqueta se realizará en óptimas condiciones de seguridad a través del enlace con la L-500, situado a unos 1000 m. El acceso a las explotaciones agrarias existentes se concretará geoméricamente en el Proyecto Constructivo.
- 10) Vale lo indicado en el punto 12 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 2) La propuesta de variante de El Pont de Suert aumenta el coste de la actuación incrementando la longitud del túnel 107.3B en unos 300 m y creando un nuevo túnel de unos 1400 m. Así mismo, el viaducto sobre el río Noguera Ribagorzana en el norte de la población se incrementaría unos 300 m al estar en zona inundable. Suponen unos incrementos muy importantes que no están justificados y además se empeora la conexión entre las carreteras N-230 y L-500, diseñada en el Estudio Informativo como una conexión directa mediante un enlace a distinto nivel. Por tanto, se desestima la variante propuesta.
- 11) Vale lo indicado en el punto 14 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 3) La alternativa que se propone para el paso del núcleo de les Bordes supone una ocupación de terrenos de cultivo, frente al planteamiento de aprovechamiento y mejora de la carretera existente propuesto en el Estudio Informativo. No obstante, se ha estudiado la viabilidad técnica de esta propuesta, que evitaría el paso estrecho de la N-230 a la altura del núcleo de Les Bordes.

En el Anejo núm. 6 se recoge la alternativa estudiada, denominada tramo 4C. Respecto a los parámetros de trazado se ha adoptado un radio mínimo de 300 m, que dada la proximidad de la intersección con la N-260 se considera adecuado. Los principales condicionantes de la solución son la zona inundable del río Noguera Ribagorzana y las cotas de las conexiones a realizar con el puente de la N-260 y el tramo de N-230 que quedaría como acceso a la gasolinera, restaurantes y camping. Respecto al impacto ambiental, aunque no se ha analizado, resultará mayor por la ocupación de zonas de cultivo frente al aprovechamiento de la carretera existente. La solución del tramo 4C se considera técnicamente viable.
- 4) Lo solicitado en este punto de alegación queda fuera de nuestro ámbito competencial.
- 5) En el Estudio Informativo se han inventariado dos depósitos controlados situados a 40 km aproximadamente de la obra que pueden asumir el volumen de tierras sobrantes (depósito controlado de Bossòst y depósito controlado de Talarn), así como actividades extractivas abandonadas próximas a la traza (Les Collades 213-301, La Gessera 213-302, Sifó Ribagorçana 213-303, Pont de Senet 180-301, Les Terres Forques 180-302, Les Gesserres 251-301, La Granadeta 251-302, Roca d'en Boruna 214-301, Estany de Cavallers 181-302, Feixans de la Ribera 181-303, Susterris 252-311, RocaROCA 252-307, Cas Alta-Riba 290-311) que permiten absorber el volumen de tierras sobrantes. A pesar de poder ser una buena alternativa al depósito de las tierras, queda fuera de nuestras competencias la construcción de una presa de cola en el Embalse de Escales, que en todo caso requeriría la participación de otros organismos, Confederación Hidrográfica del Ebro, etc. y muy probablemente otro estudio de impacto ambiental. Quizá el Ayuntamiento debiera dirigirse al Organismo de Cuenca para exponer esta petición.
- 6) Las peticiones sobre inversión del 1,5% del PEM para acción cultural deber ser dirigidas directamente por el promotor al Ministerio de Fomento.
- 7) En el Proyecto Constructivo se definirá la señalización de orientación.



NÚM. 77.- Ayuntamiento de Viacamp-Litera. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 21 de marzo de 2018 con núm. de registro 892

Estos son los principales aspectos planteados:

- 1) Se une a las alegaciones presentadas por la Diputación de Huesca.
- 2) Que la proyectada autovía A-14 entre Lleida y Sopeira finalice en Benabarre, con objeto de no dejar fuera de juego a una serie de municipios que viven en gran parte de la carretera N-230.
- 3) Que el acondicionamiento previsto entre Sopeira y la boca sur del túnel Juan Carlos I se inicie en Arén, población situada unos 6 km antes, ya que el tramo Arén-Sopeira tiene mal trazado y la carretera no dispone de arcén.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 77:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) Vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 73 (Diputación Provincial de Huesca)**.
- 2) Las decisiones de este tipo son competencia directa del Ministerio de Fomento, a quien deberían remitir esta propuesta.
- 3) Si bien tiene sentido lo que se plantea en este punto, el ámbito de este Estudio Informativo tiene su límite sur en la población de Sopeira, y a él debemos ceñirnos.

NÚM. 78.- Ayuntamiento de Puente de Montaña. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 21 de marzo de 2018 con núm. de registro 893

Alegación idéntica a la presentada por el Ayuntamiento de Viacamp-Litera.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 78:

Vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 77 (Ayto. de Viacamp-Litera)**.

NÚM. 79.- Ayuntamiento de Benabarre. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 22 de marzo de 2018 con núm. de registro 898

Se adhiere a la alegación presentada por la Diputación Provincial de Huesca.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 79:

Vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 73 (Diputación Provincial de Huesca)**.



NÚM. 80.- Ayuntamiento de Montanuy. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 22 de marzo de 2018 con núm. de registro 918

Estos son los principales aspectos planteados:

- 1) Considera la Alternativa 1 como la mejor excepto en el paso por Bono dónde se considera mejor la Alternativa 2. Se considera óptima la alternativa formada por los tramos 1A-2A-3A-4B-5B-6B-7B-8A.
- 2) Las valoraciones de los terrenos a expropiar en el tramo de nuevo trazado en el T.M. de Montanuy no se consideran correctas.
- 3) Es necesario respetar y habilitar pasos de fauna y de uso ganadero a la altura de Ginaste, Viñal, Forcat, Estet y Bono y habilitar una vía de servicio para el tráfico agrícola. Garantizar el canal de riego y la continuidad de cañadas y caminos ganaderos.
- 4) No se contempla el acceso directo con enlace desde la N-230 a los pueblos de Montanuy y Escané.
- 5) Se demanda un cruce seguro de acceso a los pueblos de Ginaste y Viñal.
- 6) En Forcat existe un punto negro de accidentes, no se ha considerado la situación del cementerio. Se propone una variante entre los pp.kk. 120+500 y 121+500 por el otro lado del río Noguera Ribagorzana.
- 7) Con la variante propuesta en el punto anterior se podría convertir la carretera actual en vía de servicio agropecuaria.
- 8) Dotar de una entrada y salida seguras el acceso al pueblo de Estet.
- 9) Contemplar el enlace de Aneto con todos los movimientos.
- 10) Preservar y ampliar en lo posible el aparcamiento lateral existente a la altura del Barranco de Salenques.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 80:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 12) Vale lo indicado en los puntos 8 y 9 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 13) Vale lo indicado en el punto 12 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 1) En el Estudio de Impacto Ambiental se ha analizado su necesidad entre Ginaste y Estet, previéndose 2 pasos de fauna: OD 119.2B (cajón 7,50x3,50m) y OD 121.9B (cajón 9,00x4,00m). Respecto a las vías de servicio, la Orden de Estudio no contempla el control de accesos. No obstante, entre Ginaste y Viñal se ha dispuesto un camino de servicio que se podrá utilizar para el uso de tráfico agrícola. Entre Viñal y Estet no se ha previsto ningún camino de servicio dada las dificultades orográficas de la zona. Se ha dado continuidad a los caminos existentes. Respecto a las reposiciones de servicios en el Proyecto Constructivo se definirán con detalle las afecciones a los canales de riego y su reposición.
- 2) La conexión a los pueblos de Montanuy y Escané no se modifica en este Estudio Informativo.
- 3) Vale lo indicado en el punto 8 de la respuesta dada a la alegación **núm. 73 (Diputación Provincial de Huesca)**.
- 4) Vale lo indicado en el punto 9 de la respuesta dada a la alegación **núm. 73 (Diputación Provincial de Huesca)**.
- 5) Ver respuesta anterior.
- 6) Vale lo indicado en el punto 10 de la respuesta dada a la alegación **núm. 73 (Diputación Provincial de Huesca)**.
- 7) Vale lo indicado en el punto 12 de la respuesta dada a la alegación **núm. 73 (Diputación Provincial de Huesca)**.
- 8) En el p.k. 147 se prevé el mantenimiento del aparcamiento existente.



NÚM. 81.- Departament de Territori i Sostenibilitat. Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat. Alegación presentada en los servicios centrales de la Dirección General de Carreteras en Madrid el 22 de marzo de 2018 con núm. de registro 244

Estos son los principales aspectos planteados:

- 1) El acondicionamiento y mejora de la N-230 entre Sopeira y el Túnel de Viella debe acometerse sin demora.
- 2) Dada la singularidad del territorio afectado, sus valores medioambientales y paisajísticos, consideran reconsiderar la selección realizada en el Estudio Informativo y optar por la Alternativa 1, dado que la diferencia del TIR es sólo de medio punto.
- 3) En las inmediaciones del núcleo de Forcat replantear el tramo de la Alternativa 1 para que cumpla con los criterios de carretera convencional C-80.
- 4) Para mejorar la seguridad vial implantar un modelo de carretera 2+1 con separación física entre los sentidos de circulación.
- 5) Adoptar un criterio homogéneo en la definición de los nudos.
- 6) Proponen variantes de trazado en El Pont de Suert y Vilaller. La variante de El Pont de Suert con la construcción de un túnel adicional de unos 1000 m que cruza el río Noguera Ribagorzana más al norte y evita la afección del Polígono Industrial. La variante de Vilaller por el este similar a la propuesta realizada por su Ayuntamiento con la inclusión de dos tramos cortos en túnel. Realizar la pacificación de las travesías urbanas previa construcción de las variantes.
- 7) Respecto al aparcamiento de 300 vehículos pesados proponen redistribuir esta área en diversas de menor dimensión a lo largo del recorrido para una mejor integración.
- 8) Instan a la tramitación con la mayor brevedad posible de los proyectos constructivos de la autovía A-14 entre Almenar y Sopeira.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 81:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 14) La futura programación de las obras queda fuera de nuestro ámbito competencial.
- 15) Vale lo indicado en el punto 8 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 9) Vale lo indicado en el punto 9 de la respuesta dada a la alegación **núm. 73 (Diputación Provincial de Huesca)**.
- 16) De acuerdo con la Norma de Trazado 3.1 IC el nivel de servicio mínimo en la hora de proyecto en el año horizonte para carreteras convencionales a 80 km/h corresponde a un nivel de servicio D. Por ello no se considera necesario aumentar el diseño a una vía con características de autovía o carretera multicarril pero sí el estudio de tramos con tercer carril. Véase lo indicado al respecto en el punto 6 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 17) En el Estudio Informativo se ha realizado una propuesta de tipología de nudo en función de la localización de los accesos existentes y las IMD previstas, por lo que puede variar en cada caso. No obstante, el mayor detalle con el que se trabajará en el proyecto constructivo puede modificar en algún caso la tipología inicialmente escogida.
- 18) Vale lo indicado en el punto 5 de la respuesta dada a la alegación **núm. 76 (Ayto. de El Pont de Suert)**.
- 19) Vale lo indicado en el punto 14 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 20) Queda fuera de nuestro ámbito competencial este punto concreto de la alegación.



NÚM. 82.- Catalunya en Comú. Alegación presentada en la Unidad de Carreteras en Lleida el 23 de marzo de 2018 con núm. de registro 342

Estos son los principales aspectos planteados:

- 1) Que se lleve a cabo la actuación con la mayor brevedad dada la alta siniestralidad, prioritariamente el tramo Sopeira-El Pont de Suert.
- 2) Optar por la Alternativa 1 excepto en el tramo de Vilaller y en el tramo de Bono. Al sur de El Pont de Suert prefieren rotonda para permitir todos los movimientos.
- 3) Compensar las poblaciones afectadas (el Pont de Suert y Vilaller) por la pérdida de los beneficios económicos que genera la N-230, así como por el impacto ambiental de la nueva infraestructura.
- 4) Proponen una lista de compensaciones no excluyente:
 - o Urbanización y adecuación de las travесías urbanas de El Pont de Suert y Vilaller.
 - o Prolongar en paralelo al nuevo trazado el SA nº 119, de forma que no pase por la urbanización residencial.
 - o Canalizar el barranco de Bono en la zona urbana.
 - o Señalizar los lugares de interés.
 - o Realizar un paso subterráneo en la población de Les Bordes.
- 5) Variante de Vilaller por el este mediante la construcción de un túnel. En la zona de Bono mantener el trazado por la traza actual sólo mejorando curvas, dada la presencia del quebrantahuesos.
- 6) Realizar el estudio acústico para 100 km/h y diseñar las medidas correctoras que correspondan. Substituir las pantallas acústicas tipo 3 por tipo 2 donde sea posible y por tipo 1 dónde no sea viable el anterior.
- 7) Enlaces El Pont de Suert Sur, Vilaller Sur y Vilaller Norte, que permitan todos los movimientos.
- 8) Proponen los pp.kk. 129 y 131 de la carretera N-230 como lugares en sustitución del aparcamiento de emergencia del p.k. 128.
- 9) Proponen una nueva ubicación del área de descanso del p.k. 138, unos 500 m más al sur
- 10) Respecto al 1,5% del PEM destinado a la conservación del Patrimonio Histórico Español destinarlo a:
 - o Crear centro de interpretación del Monasterio de Lavaix
 - o Crear en el pueblo de Aulet un museo del Patrimonio Hidroeléctrico de la Ribagorza.
- 11) Revisión de la cualificación de los terrenos afectados por las expropiaciones.
- 12) Durante las obras desviar el tráfico internacional de vehículos pesados por una ruta alternativa.
- 13) Estudiar en detalle la necesidad de pasos de fauna y pequeños rebañes y adoptar las medidas necesarias.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 82:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) La futura programación de las obras queda fuera de nuestro ámbito competencial.
- 2) Respecto a la combinación de tramos, vale lo indicado en el punto 9 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**. Respecto a la disposición de glorieta en el enlace Pont de Suert, vale lo indicado en el punto 10 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 3) Lo solicitado en este punto de alegación queda fuera de nuestro ámbito competencial.
- 4) Ver respuesta anterior. La señalización de los puntos de interés se realizará, si procede, de acuerdo con la normativa de aplicación.



- 5) Respecto a la variante de Vilaller por el este, vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 21 (Jairo Badía Noray)**. Respecto a la variante de Bono la alternativa 1 del Estudio Informativo mantiene el trazado de la ctra. actual mejorando alguna curva. No obstante, en este tramo la alternativa escogida es la 2 la cual permite ganar cota más rápidamente y salvar la zona de la Central de Senet sólo con un túnel de 515 m de longitud mientras que para la alternativa 1 es necesario un viaducto de 455 m y un túnel de 320m.
- 6) El estudio acústico se realiza para la velocidad de proyecto que de acuerdo con la Orden de Estudio es de 80 km/h.
- 7) Vale lo indicado en el punto 10 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 8) Vale lo indicado en el punto 14 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 9) La zona propuesta se encuentra en zona inundable. Así mismo, la situación propuesta se considera más adecuada ya que los movimientos de acceso al área de descanso se pueden canalizar a través de la intersección a nivel de Bono. De esta forma no se generan más puntos de conflicto y se mejora la seguridad vial.
- 10) Las peticiones sobre inversión del 1,5% del PEM para acción cultural deber ser dirigidas directamente por el promotor al Ministerio de Fomento.
- 11) Vale lo indicado en el punto 12 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 12) En el Proyecto Constructivo se estudiarán y proyectarán los desvíos de tráfico necesarios para la realización de las obras.
- 13) En el Estudio de Impacto Ambiental se ha analizado la necesidad de pasos de fauna y se ha dado continuidad a los caminos interceptados. Todo ello quedará mejor precisado durante la redacción del Proyecto Constructivo.

NÚM. 83.- Ayuntamiento de Arén. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 23 de marzo de 2018 con núm. de registro 923

Se adhiere a la alegación presentada por la Diputación Provincial de Huesca.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 83:

Vale lo indicado en la respuesta dada a la alegación **núm. 73 (Diputación Provincial de Huesca)**.

NÚM. 84.- Ayuntamiento de Bonansa. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 23 de marzo de 2018 con núm. de registro 930

Estos son los principales aspectos planteados:

- 1) El Estudio de reforma y acondicionamiento debería iniciarse en Arén.
- 2) Necesidad de acometer de forma urgente y con carácter prioritario actuaciones puntuales en tramos muy peligrosos de la actual carretera. Principalmente en la zona del embalse de Escales y en los cruces con otras carreteras y accesos a pueblos del valle.
- 3) Se considera la alternativa 1 como la alternativa más óptima para el territorio.
- 4) Necesidad de más tramos con carril de vehículos pesados.
- 5) Enlace directo con la N-230 en la variante de El Pont de Suert para dar acceso a los pueblos de Buira, La Torre de Buira, Cirés, Gabarret y Espollá (T.M. de Bonansa).
- 6) La N-260 se considera territorialmente como una vía transpirenaica donde debe ir actuándose. Solicitan realizar la intersección con la N-260 1.500 m aguas debajo del actual puente sobre el río Noguera Ribagorzana, entre los pp.kk. 112+00 y 113+000 del estudio, construyendo un nuevo puente



sobre el río Noguera Ribagorzana para mejorar el trazado de la N-260. Se propone mantener la actual conexión para dar acceso al área de Servicios municipales del Ayuntamiento de Montanuy.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 84:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) El Estudio Informativo se inicia en Sopeira de acuerdo con la Orden de Estudio y el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda (PITVI) 2012-2024 del Ministerio de Fomento, donde se recoge la actuación del acondicionamiento con inicio en Sopeira.
- 2) Vale lo indicado en el punto 6 de la respuesta dada a la alegación **núm. 75 (Ayto. de Vilaller)**.
- 3) Vale lo indicado en el punto 8 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 4) Vale lo indicado en el punto 6 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 5) El acceso a Buira y Torre de Buira se realiza mediante la reposición del camino 108.2B, y el acceso a Cires y Gabernet se realiza por el camino actual dándole continuidad bajo el viaducto OF 108.3B. Actualmente, estos núcleos de población tampoco disponen de acceso directo desde la N-230 y el acceso se realiza desde El Pont de Suert.
- 6) No es objeto del presente Estudio Informativo el acondicionamiento de la carretera N-260. No obstante, de un simple estudio de las cotas de ambas carreteras se observa que la variante propuesta tendría una inclinación del 9,4% (desnivel de 47,03 m en una distancia de unos 500 m), no cumpliendo con los criterios de una carretera C-80.

NÚM. 85.- Ayuntamiento de Sopeira. Alegación presentada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 26 de marzo de 2018 con núm. de registro 951

Estos son los principales aspectos planteados:

- 1) El Estudio de reforma y acondicionamiento debería iniciarse en Arén.
- 2) Necesidad de acometer de forma urgente y con carácter prioritario actuaciones puntuales en tramos muy peligrosos de la actual carretera. Principalmente en la zona del embalse de Escalles y en los cruces con otras carreteras y accesos a pueblos del valle.
- 3) Iniciar el primer túnel en el p.k. 108,5 de la N-230 de forma que se aproveche el enlace de Sopeira actual. De no poder realizarse, que la Alternativa 2 contemple enlaces completos al sur y norte de Sopeira.
- 4) Con los sobrantes de las excavaciones de los túneles acondicionar un carril lateral para vehículos agrícolas con previsión de cruces cada kilómetro o kilómetro y medio (pasos elevados y subterráneos).
- 5) Necesidad de realizar estudios geotécnicos muy precisos y exhaustivos en la zona de Aulet.
- 6) Necesidad de señalizar adecuadamente el Monasterio de Nuestra Señora de Alaón y elementos relevantes de la localidad de Sopeira
- 7) Conexión con el acceso a los pueblos de Santorens, Pallerol y Betesa por el tramo de N-230 existente en el margen izquierdo del barranco de Aulet, ya que discurre por la ladera más solana y evita problemas de vialidad invernal. Y que la conexión se realice con carriles laterales de acceso y salida en sentido norte y sur.



CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 85:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) El Estudio Informativo se inicia en Sopeira de acuerdo con la Orden de Estudio y el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda (PITVI) 2012-2024 del Ministerio de Fomento, donde se recoge la actuación del acondicionamiento con inicio en Sopeira. Si bien tiene sentido lo que se plantea en este punto, el ámbito de este Estudio Informativo tiene unos límites y a ellos debemos ceñirnos.
- 2) La futura programación de las obras queda fuera de nuestro ámbito competencial.
- 3) El inicio del primer túnel en el p.k. 108,5 de explotación no es compatible con el trazado de las dos alternativas propuestas. Respecto a la disposición de un enlace completo, en un principio en el Estudio Informativo se ha dispuesto una intersección en T con carril central de espera para acceder a Sopeira.
- 4) La carretera N-230 en el tramo Sopeira-Túnel de Viella no se ha previsto con control de accesos. Durante la redacción del Proyecto Constructivo se analizará la necesidad de construcción de vías de servicio para el tráfico agrícola como mejora de la seguridad vial en aquellos tramos dónde sea necesario.
- 5) En el Proyecto Constructivo se realizará una campaña geotécnica detallada para evitar afecciones al barranco de Aulet.
- 6) En el Proyecto Constructivo se definirá la señalización de orientación.
- 7) El acceso a los citados núcleos de población no queda modificado, se continuará realizando a través del tramo de N-230 que quedará como vía de servicio.

NÚM. 86.- Ayuntamiento de La Vall de Boi. Alegación presentada en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida el 3 de abril de 2018 con núm. de registro 405

Estos son los principales aspectos planteados:

- 1) Máxima celeridad en el inicio de las obras.
- 2) Adoptar la alternativa más segura del Estudio Informativo, que consideran formada por la Alternativa 1, excepto en el tramo de la variante de Bono dónde solicitan la Alternativa 2. La alternativa óptima se considera que es 1A-2A-3A-4B-5B-6B-7B-8A.
- 3) Mejora de la señalización direccional de los elementos turísticos de la comarca.
- 4) Revisar los vertederos de tierras y escombros considerados en el Estudio Informativo. Se han revisado los vertederos y consideran inviable los siguientes: "Gessers" ya que se accede desde dentro del núcleo de El Pont de Suert, "Estany de Cavallers" ubicado en uno de los principales accesos al Parque Nacional de Aiguestortes i Estany de Sant Maurici con muchos visitantes, "Feixans de la Ribera" ubicado en la Vall de Sant Martí próximo al núcleo del Pla de l'Ermida frecuentado por visitantes, "Les Terres Forques" situado en zona de nidificación de aves rapaces. Se plantean otros lugares donde puedan disponerse vertederos como el "Roca d'en Boruna (214-301), dos zonas deterioradas medioambientalmente (los arenales de Bono y Senet) o la construcción de la represa del paritano de Escalles de acuerdo con el proyecto de Endesa.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 86:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) La futura programación de las obras queda fuera de nuestro ámbito competencial.
- 2) Vale lo indicado en los puntos 8 y 9 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 3) En el Proyecto Constructivo se definirá la señalización de orientación.



- 4) En el Estudio Informativo, Anejo 4 "Geología y procedencia de materiales", también se cita el que se propone 214-301 Roca d'en Bruna. Respecto a la accesibilidad a los vertederos se reconsiderará y se eliminarán aquellos vertederos que no sean accesibles. Respecto a la construcción de una represa en el pantano de Escales, vale lo indicado en el punto 9 de la respuesta dada a la alegación **núm. 76 (Ayto. de El Pont de Suert)**.

NÚM. 87.- Consell Comarcal de l'Alta Ribagorça. Alegación presentada en el registro electrónico del Ministerio de Fomento el 26 de marzo de 2018 con núm. de registro 281781 y en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida el 3 de abril de 2018 con núm. de registro 406

Estos son los principales aspectos planteados:

- 1) *Máxima celeridad en el inicio de las obras.*
- 2) *Adoptar la alternativa más segura del Estudio Informativo, que consideran formada por la Alternativa 1, excepto en el tramo de la variante de Bono dónde solicitan la Alternativa 2. La alternativa óptima se considera que es 1A-2A-3A-4B-5B-6B-7B-8A.*
- 3) *Prever un modelo de carretera 2+1 dadas las expectativas optimistas de tráfico dónde la vía tendría un nivel de servicio C y D. Modelo carretera 2+1 con separación física de sentidos de circulación que permita mayor seguridad frente accidentes y mejorar el nivel de servicio.*
- 4) *Facilitar los enlaces con la N-260. Disponer una rotonda a nivel en el Enlace de El Pont de Suert Sur y en los Enlaces de Vilaller Sur y Norte.*
- 5) *Redimensionar y reubicar las zonas de aparcamiento de emergencia y áreas de descanso consideradas.*
- 6) *Readaptar los tramos de travesía urbana de la N-230 a su paso por los núcleos de El Pont de Suert y Vilaller.*
- 7) *Mejorar la señalización direccional de los elementos turísticos de la comarca.*
- 8) *Revisar los vertederos de tierras y escombros considerados en el estudio.*
- 9) *Respetar los pasos tradicionales de los caminos ganaderos. Crear un camino entre El Pont de Suert y Bono para el tráfico agrícola.*
- 10) *Respetar los pasos de caminos tradicionales y senderos.*
- 11) *Realizar una presa de contra embalse en Escales con los materiales de excavación de los túneles.*
- 12) *Cumplir con las condiciones establecidas en el Programa Star Light del Parque Nacional de Aigüestortes.*
- 13) *Señalizar correctamente los puntos de cambio entre Catalunya y Aragón.*
- 14) *Atender las alegaciones de los ayuntamientos de El Pont de Suert, Vilaller y la Vall de Boí.*

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 87:

Respuesta a las alegaciones presentadas en el mismo orden en que se han expuesto:

- 1) La futura programación de las obras queda fuera de nuestro ámbito competencial.
- 2) Vale lo indicado en los puntos 8 y 9 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 3) Vale lo indicado en el punto 4 de la respuesta dada a la alegación **núm. 81 (Departament de Territori i Sostenibilitat)**. Véase también lo indicado al respecto en el punto 6 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 4) Vale lo indicado en el punto 10 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.
- 5) Vale lo indicado en el punto 14 de la respuesta dada a la alegación **núm. 18 (Conselh Generau d'Aran)**.



- 6) Se escapa de nuestro ámbito competencial la mejora de las travesías urbanas de El Pont de Suert y Vilaller.
- 7) En el Proyecto Constructivo se definirá la señalización de orientación.
- 8) Vale lo indicado en el punto 9 de la respuesta dada a la alegación **núm. 76 (Ayto. de El Pont de Suert)** y en el punto 4 de la respuesta dada a la alegación **núm. 86 (Ayto. de La Vall de Boí)**.
- 9) En el Estudio Informativo se han tenido en cuenta todos los caminos existentes afectados y se les ha dado acceso o continuidad según el caso. No obstante, durante la redacción del Proyecto Constructivo se revisará la vigencia de las soluciones adoptadas.
- 10) Ver respuesta apartado anterior.
- 11) Vale lo indicado en el punto 9 de la respuesta dada a la alegación **núm. 76 (Ayto. de El Pont de Suert)**.
- 12) En el Proyecto Constructivo se tendrán en cuenta las condiciones establecidas en el Programa Star Light del Parque Nacional de Aigüestortes en lo que se refiere a la iluminación de los túneles, siempre que la normativa sectorial sea compatible.
- 13) En el Proyecto Constructivo se definirá la señalización de orientación.
- 14) Nada que indicar al respecto.

NÚM. 88.- Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón. Alegación presentada fuera de plazo en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña el 9 de julio de 2018 con núm. de registro 2101

Estos son los principales aspectos planteados:

- 1) *Indica, en materia de Patrimonio Paleontológico, que no se conoce patrimonio paleontológico de Aragón que se vea afectado por este proyecto, no siendo necesaria la adopción de medidas concretas en materia paleontológica. No obstante, si en el transcurso de los trabajos se produjera el hallazgo de restos fósiles de interés deberá comunicarse a la Dirección General de Cultura y Patrimonio para la correcta documentación y tratamiento, tanto del nivel fosilífero como del material recuperado.*
- 2) *Indica, en materia de Patrimonio Arqueológico y Etnológico, que se ha comprobado que durante 2010 y 2015 se realizaron prospecciones arqueológicas en las soluciones aportadas y consecuencia de las mismas se emitieron dos Resoluciones de la Dirección General responsable del Patrimonio Cultural, con fecha 16 de noviembre de 2010 y 20 de mayo de 2016, en las que se incluían una serie de prescripciones de obligatorio cumplimiento para la conservación y recuperación del patrimonio Arqueológico y Etnológico. Revisada la documentación presentada, que incluye la Memoria, Planos y Estudio de Impacto Ambiental, se ha comprobado que dichas prescripciones han sido incluidas y se deberán cumplir durante la ejecución de la obra.*

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN NÚM. 88:

En el Proyecto Constructivo se desarrollarán las medidas preventivas y correctoras especificadas en el Estudio de Impacto Ambiental. Y en fase de obras se realizará el seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras en toda la obra.



3.- PROPUESTA PARA LA INCLUSIÓN EN LA APROBACIÓN DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO "ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-230. TRAMO: SOPEIRA-BOCA SUR DEL NUEVO TÚNEL DE VIELLA". CLAVE: EI2-E-0207. PROVINCIA DE LLEIDA. CLAVE: 12-L-3860.

Las alegaciones presentadas se centran, fundamentalmente, en las siguientes cuestiones:

1º) Preferencia por la alternativa 1 (tramos 1A-2A-3A) frente a la alternativa 2 propuesta (tramos 1B-2B-3B).

Así lo solicitan las Diputaciones de Lleida y Huesca, el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, la totalidad de los Ayuntamientos y muy especialmente el Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad del Gobierno de Aragón.

Los importes comparados de cada alternativa, a precios de ejecución material, son:

TRAMO	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	DIFERENCIA
1A-2A-3A	201.604.612,82 €	150.016.132,92 €	51.588.479,90 €
COMPLETO	252.495.982,88 €	205.304.536,34 €	47.191.446,54 €

A favor de la primera se tienen las siguientes cuestiones:

- o Mejor trazado en planta y en alzado frente a la alternativa 2,
- o Muy reducida interferencia con el tránsito de la carretera N-230, lo cual puede ser muy importante en condiciones adversas de vialidad invernal.
- o Si bien del estudio de impacto ambiental se desprende que ninguna alternativa afecta a las poblaciones de Borderea Chouardii, la alternativa 1 sitúa su trazado a unos 300 m hacia el interior de la montaña frente a los 100 m de recubrimiento horizontal de la alternativa 2.

Por estas razones, y dado que el Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad del Gobierno de Aragón manifiesta que cualquier afección por mínima que fuera de la Borderea Chouardii supondría dañar la única población mundial conocida de la especie en "peligro de extinción" y dañar los objetivos de conservación del LIC ES2410026, se propone que los tramos 1A-2A-3A pasen a ser preferentes frente a los tramos 1B-2B-3B inicialmente escogidos.

2º) Dentro del tramo 3A (o 3B), el Ayuntamiento de El Pont de Suert solicita una modificación en su lado norte de la variante proyectada.



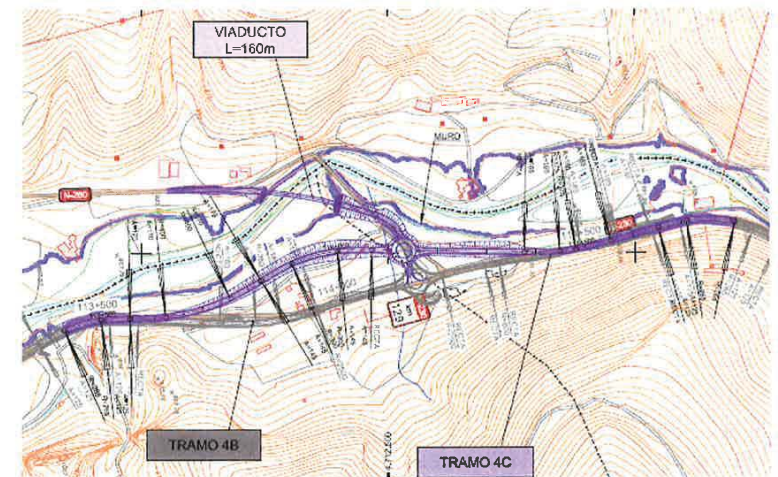
Pretende con ello un tramo de carretera N-230 como "espacio pacificado de tráfico pesado" que permita la conexión a nivel local con la L-500.

La propuesta requiere mover el punto de enlace con la carretera L-500 y supone un sobrecoste muy importante (1700 m de nuevo túnel) que a nuestro entender no está justificado, pues empeora las condiciones de paso y de accesibilidad a la carretera L-500 (puerta de entrada a la Vall de Boi) por un discutible objetivo de carácter local. Esta alegación sólo cuenta con el apoyo del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya y del Consell Comarcal de l'Alta Ribagorça.

Por estas razones, a nuestro entender, esta propuesta debe ser desestimada.

3) En el tramo 4B, también se ha recibido numerosas alegaciones solicitando la modificación de la solución propuesta para la conexión con la carretera N-260 para no afectar al desarrollo de la actividad de restauración y camping existentes.

Se ha analizado con detalle esta cuestión intentando conciliar el interés general con el particular y se ha desarrollado una alternativa, denominada 4C, que puede servir a ambos objetivos:



- o La N-230 mantiene en este tramo sus parámetros geométricos, mientras que en la N-260 se crea un nuevo viaducto sobre el río Noguera Ribagorzana que mejora significativamente las condiciones de acceso entre ambas carreteras nacionales.
- o Deja el tramo abandonado de la carretera N-230 como vía de acceso a instalaciones (gasolinera, restaurantes, campings, etc.) y a terrenos y viviendas colindantes.
- o Puede ser el embrión de una nueva zona de aparcamiento de camiones en momentos de meteorología adversa.

Por estas razones, se propone que el tramo 4C (idéntico al 4B excepto en la zona de encuentro con la N-260) sustituya al 4B como propuesta de trazado, con un incremento estimado de 1,31 M€ respecto del tramo 4B.



- 4) En este mismo tramo 4B han sido muy numerosas las alegaciones que cuestionan la procedencia del aparcamiento proyectado para vehículos pesados cuando tengan restringido su paso por cuestiones de vialidad invernal.

Si bien su uso sería esporádico y limitado a periodos con restricciones a vehículos pesados por condiciones meteorológicas adversas, es visto por el territorio como una amenaza a las instalaciones de restauración ya asentadas en las inmediaciones de la carretera.

Este aparcamiento se ha diseñado precisamente para resolver los problemas históricos de almacenamiento de vehículos pesados cuando tienen restringido su paso por la N-230. Tiene la gran ventaja de concentrar en un único punto todos los camiones parados (con evidentes ventajas de gestión de la incidencia por parte de los Mossos d'Esquadra), si bien presenta 3 inconvenientes: la gran extensión que ocupa, superior a las 6 Ha, la carencia de servicios para los conductores aparcados y el gran número de días al año que quedaría sin uso (más de 320).

Por esta razón, se han propuesto 2 nuevas zonas de aparcamiento alrededor de zonas de servicios ya consolidadas, con una superficie total de aproximadamente 2,6 Ha, que suplen de alguna manera las carencias del aparcamiento propuesto y que se unirían a la proyectada inicialmente, que quedaría como último recurso y con una superficie menor. En todo caso se trata sólo de reservas de suelo cuyo desarrollo posterior deberá validarse en un proyecto constructivo.

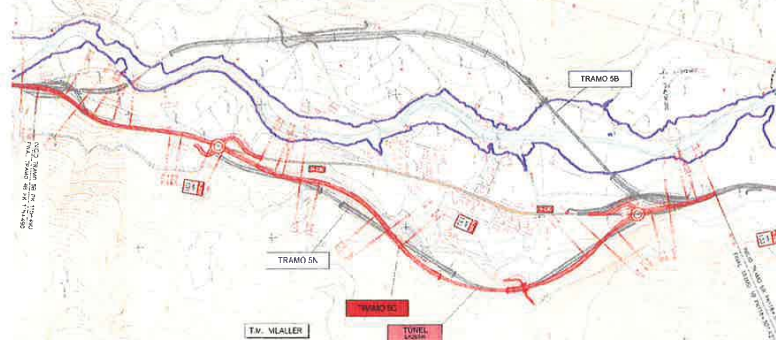
Se desestima, por su pobre capacidad de acogida, el propuesto en algunas alegaciones en las inmediaciones de El Pont de Suert

- 5) En el tramo 5B, es unánime la petición de que el paso por Vilaller discorra por el este de la población.

A pesar que el planeamiento urbanístico de Vilaller refleja la variante por el oeste (alternativa 5B propuesta en el estudio informativo), la inmensa mayoría de alegaciones recibidas del territorio y de instituciones catalanas solicitan que el paso por Vilaller se realice por el este de la población.

La propuesta mayoritaria es la presentada por el ingeniero Jairo Badía Noray, que presenta numerosos incumplimientos de la norma de trazado, con una alternativa presentada por la Diputación de Lleida que es idéntica a la primera salvo en que eleva a 2 el número de túneles proyectados (5N).

Ante estas circunstancias, se ha estudiado una variante de acuerdo con la norma de trazado por el este de la población, denominada 5C, que resulta ser 3,6 M€ más cara que la propuesta por el oeste.



Esta nueva alternativa 5C resuelve aparentemente las demandas del territorio, pero requeriría de un estudio de impacto ambiental del nuevo trazado y probablemente un nuevo trámite de información pública de las 2 alternativas, al no haber podido alegar aquellas personas o instituciones que queden afectadas por la alternativa este que ahora se propone.

- 6) En el tramo 6B, también han sido numerosas las peticiones para mejorar los parámetros geométricos de la carretera N-230 a su paso por Forcat.

En la zona de Forcat el trazado propuesto en ambas alternativas es único, y presenta una reducción de sus características geométricas, que pasan a ser las de una carretera C-60. Uno de los condicionantes para desestimar inicialmente el trazado por la otra margen fue la afección a la zona inundable del Noguera Ribagorzana.

Ha habido numerosas alegaciones al respecto: Associació d'Amics de l'Alta Ribagorça, Conselh Generau d'Aran, Diputación Provincial de Huesca, Ayuntamiento de Montanuy, etc., que solicitan la modificación del trazado propuesto al otro margen del río al considerar que el paso por Forcat es un punto negro.

Si bien este tramo de carretera tiene un trazado con parámetros inferiores a los tramos aledaños, no ha sido punto negro en los últimos tiempos.

No obstante, a la vista de las alegaciones presentadas se ha realizado un nuevo encaje de trazado por la otra margen que no supone restricción alguna de los parámetros propios de una carretera C-80 y que trata de reducir al máximo la afección al cauce del Noguera Ribagorzana (6C).



Permite además dejar el tramo que quedaría en desuso de la N-230 como vía segregada de acceso a Forcat, Viñal, la central hidroeléctrica de Endesa, etc., mejorando significativamente la seguridad de estos movimientos.

Por esta razón, se propone como opción más favorable para este tramo de carretera la 6C, que tiene un incremento estimado de 2.670.992,25 €.



- 7) El tramo 7B, de la alternativa 2, es el preferido en la mayoría de las alegaciones frente al tramo 7C de la alternativa 1.

Sólo algunas alegaciones presentadas por particulares prefieren el acondicionamiento de la carretera actual. Por tanto, se mantiene la propuesta inicial, 7B.

- 8) En cuanto al trazado y soluciones del tramo 8A, no se ha recibido ninguna alegación.

- 9) El resto de alegaciones son de particulares y son por tanto de carácter más privado.

Se refieren básicamente a la insuficiente valoración de los terrenos a expropiar, sistemas de riego afectados que no han sido incluidos, solicitudes de mantenimiento de los accesos existentes, etc.

La mayoría de estas cuestiones deben ser precisadas y corregidas durante la redacción de los correspondientes proyectos constructivos, por el mayor detalle con el que se desarrollan.

Por todo lo anterior, se propone:

1. Frente a la propuesta inicial, alternativa 2, formada por los tramos 1B-2B-3B-4B-5B-6B-7B-8A, se propone la que aquí se denomina alternativa 3, formada por los tramos 1A-2A-3A-4C-5C-6C-7B-8A, que cumple con los parámetros de la orden de estudio, tiene un grado de aceptación del territorio mucho mayor y mejora las soluciones inicialmente propuestas, todo ello con el siguiente coste económico:

Presupuestos	Alternativa 2 (1B-2B-3B-4B-5B-6B-7B-8A)	Longitud	Alternativa 3 (1A-2A-3A-4C-5C-6C-7B-8A)	Longitud
Ejecución material	205.304.536,34 €	40,1 km	261.642.614,99 €	39,2 km
Base de licitación sin IVA	244.312.398,24 €		311.354.711,84 €	

El coste por kilómetro se sitúa en los 6,5 M€ (millones de euros), ligeramente por encima de lo indicado en la Orden FOM/3317/2010, de Eficiencia. Cabe destacar la gran diferencia entre el coste unitario de los 3 primeros tramos, 15,4 M€/km, frente al del resto de tramos, 1,8 M€/km.

2. Llevar a cabo, si procede, un nuevo expediente de información pública para los tramos 4C-5C-6C con su correspondiente estudio de impacto ambiental.

Lleida, 27 de julio de 2018

El ingeniero director del Estudio,



Fdo.: Juan Antonio Romero Lacasa



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

EI2-E-0207

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS POR LA QUE SE APRUEBA PROVISIONALMENTE Y SE SOMETE A INFORMACIÓN PÚBLICA EL ESTUDIO INFORMATIVO Y EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL "ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-230. TRAMO: SOPEIRA – BOCA SUR DEL NUEVO TÚNEL DE VIELLA". CLAVE: EI2-E-0207

Provincias de HUESCA Y LLEIDA

Vista la propuesta del Área de Estudios de la Subdirección General de Proyectos y cumpliendo los objetivos y criterios de la Orden de Estudio y del Pliego de Prescripciones Técnicas, así como lo establecido en las recomendaciones para la realización de este tipo de estudios, se considera que la solución propuesta sea la denominada **Alternativa 2** quedando adecuadamente justificada y valorada y habiendo efectuado una correcta selección de alternativas.

Declarar que el estudio informativo de referencia cumple con lo establecido en el artículo 11 de la Ley de carreteras (37/2015, de 29 de septiembre), así como los artículos 22 y 25 del vigente Reglamento General de Carreteras (RD 181 211 994, de 2 de septiembre).

A la vista de todo lo expuesto, y de acuerdo con la propuesta del Área de Estudios de la Subdirección General de Proyectos y, en uso de las competencias establecidas en el artículo 32 del vigente Reglamento General de Carreteras, de 2 de septiembre de 1994, RESUELVO:

1. Aprobar provisionalmente el Estudio Informativo de referencia, recomendando como solución más favorable la denominada **Alternativa 2**, con una longitud de 40,2 km y un presupuesto estimado de licitación de 295.618.001,87 € (IVA incluido).
2. Ordenan que, por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, se incoe el correspondiente expediente de información pública, de acuerdo con el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre).
3. Ordenar que, de acuerdo con el artículo 16 de Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, se someta el estudio informativo al preceptivo informe de las Entidades Locales y Comunidades Autónomas afectadas.

ANEJO 1
APROBACIÓN PROVISIONAL DEL ESTUDIO INFORMATIVO

**V. Anuncios****B. Otros anuncios oficiales****MINISTERIO DE FOMENTO**

2360 *Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña por el que se somete a Información Pública el Estudio Informativo, así como el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo, de: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella". Provincia de Huesca y Lleida. Clave: EI2-E-0207.*

La Dirección General de Carreteras, por Resolución de 30 de diciembre de 2017, ha aprobado provisionalmente el estudio informativo "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella". Clave: EI2-E-0207 que incluye un Estudio de Impacto Ambiental, ordenando a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña la incoación del Expediente de Información Pública, de acuerdo con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en cumplimiento de cuanto establecen:

- Los artículos 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), a los efectos de que se puedan alegar sobre las circunstancias que justifican la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

- La Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

En consecuencia de acuerdo con lo ordenado por la Dirección General de Carreteras se somete el citado Estudio Informativo a Información Pública durante un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias (Boletín Oficial del Estado, Boletines Oficiales de las Provincias de Lleida y Huesca y en uno de los diarios de mayor circulación de las citadas provincias).

La documentación del Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental podrá ser consultada, en días y horas de oficina, en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, con sede en Calle de la Marquesa, 12 de Barcelona, en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, con sede en Plaza de España, 2, de Lleida, y en las Corporaciones Locales afectadas de Sopeira, Bonansa, El Pont de Suert, Vilaller, Montanuy, Vielha e Mijaran y Tremp, así como en la sede electrónica del Ministerio de Fomento (<http://mfom.es/participacion-publica>).

Entre los documentos que se someten a examen figura copia de la aprobación provisional del Estudio Informativo.

Durante el expresado plazo y, en virtud de la legislación indicada, podrán presentar por escrito en la citada Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña y en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, o por cualquiera de los sistemas señalados en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, las alegaciones y observaciones que estimen oportunas en relación al Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental.

Asimismo, a los efectos establecidos en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental, se informa que el Estudio Informativo está sujeto a un

ANEJO 2**PUBLICACIONES DEL ANUNCIO DE INFORMACIÓN PÚBLICA**

proceso de evaluación de impacto ambiental que será resuelto por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

Barcelona, 11 de enero de 2018.- El Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, Luis Bonet Linuesa.

ID: A180002104-1



ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO MINISTERIOS

MINISTERIO DE FOMENTO

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

247

ANUNCIO

Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña por el que se somete a Información Pública el Estudio Informativo, así como el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo, de: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella".

Provincia de Huesca y Lleida. Clave: EI2-E-0207

La Dirección General de Carreteras, por Resolución de 30 de diciembre de 2017, ha aprobado provisionalmente el estudio informativo "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207 que incluye un Estudio de Impacto Ambiental, ordenando a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña la incoación del Expediente de Información Pública, de acuerdo con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en cumplimiento de cuanto establecen:

- Los artículos 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), a los efectos de que se puedan alegar sobre las circunstancias que justifican la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

- La Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental

En consecuencia de acuerdo con lo ordenado por la Dirección General de Carreteras se somete el citado Estudio Informativo a Información Pública durante un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias (Boletín Oficial del Estado, Boletines Oficiales de las Provincias de Lleida y Huesca y en uno de los diarios de mayor circulación de las citadas provincias).

La documentación del estudio informativo y el Estudio de Impacto Ambiental podrá ser consultada, en días y horas de oficina, en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, con sede en Calle de la Marquesa, 12 de Barcelona, en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, con sede en Plaza de España, 2 de Lleida y en las Corporaciones Locales afectadas de Sopeira, Bonansa, El Pont de Suert, Vilaller, Montanuy, Vielha e Mijaran y Tremp, así como en la sede electrónica del Ministerio de Fomento (<http://mfom.es/participacion-publica>).

Entre los documentos que se someten a examen figura copia de la aprobación provisional del Estudio Informativo.

Durante el expresado plazo y, en virtud de la legislación indicada, podrán presentar por escrito en la citada Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña y en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, o por cualquiera de los sistema señalados en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, las alegaciones y observaciones que estimen oportunas en relación al Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental.

Asimismo, a los efectos establecidos en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental, se informa que el Estudio Informativo está sujeto a un proceso de evaluación de



impacto ambiental que será resuelto por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Barcelona, 11 de enero de 2018. El Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, Luis Bonet Linuesa

Número de registre 359

MINISTERIO DE FOMENTO

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUNYA

Información pública del estudio informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207 y su Estudio de Impacto Ambiental

Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña por el que se somete a Información Pública el Estudio Informativo, así como el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo, de: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella".

Provincia de Huesca y Lleida. Clave: EI2-E-0207

La Dirección General de Carreteras, por resolución de 30 de diciembre de 2017, ha aprobado provisionalmente el estudio informativo "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207 que incluye un Estudio de Impacto Ambiental, ordenando a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña la incoación del expediente de información pública, de acuerdo con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las Administraciones públicas, en cumplimiento de cuanto establecen:

- Los artículos 12 y 13 de la Ley de carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y los artículos 31 y 34 del Reglamento general de carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), a los efectos de que se puedan alegar sobre las circunstancias que justifican la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

- La Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental

En consecuencia de acuerdo con lo ordenado por la Dirección General de Carreteras se somete el citado estudio informativo a información pública durante un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias (Boletín Oficial del Estado, Boletines Oficiales de las Provincias de Lleida y Huesca y en uno de los diarios de mayor circulación de las citadas provincias).

La documentación del estudio informativo y el estudio de impacto ambiental podrá ser consultada, en días y horas de oficina, en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, con sede en calle de la Marquesa, 12 de Barcelona, en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, con sede en plaza de España, 2 de Lleida y en las Corporaciones Locales afectadas de Sopeira, Bonansa, El Pont de Suert, Vilaller, Montanuy, Vielha e Mijaran y Tremp, así como en la sede electrónica del Ministerio de Fomento (<http://mfom.es/participacion-publica>).

Entre los documentos que se someten a examen figura copia de la aprobación provisional del estudio informativo.

Durante el expresado plazo y, en virtud de la legislación indicada, podrán presentar por escrito en la citada Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña y en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, o por cualquiera de los sistemas señalados en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, las alegaciones y observaciones que estimen oportunas en relación al estudio informativo y el estudio de impacto ambiental.

CONCESIÓN

Queda desierto el servicio de acogida a maltratadas

Ninguna oferta en el concurso

LEIDA | El servicio de acogida y alojamiento para mujeres que sufren una situación de violencia machista y para sus hijas ha quedado desierto después de que ninguna entidad presentara ofertas en el concurso. El contrato en cuestión tenía un presupuesto máximo de licitación de 19.976,04 euros y salió a concurso el pasado 13 de noviembre. La Paeria sacó a licitación este servicio después de que el pasado abril la entidad Dona Samaritana dejara de prestarlo. El consistorio descartó municipalizar este servicio después de que varios grupos municipales como la Crida o el Comú criticaran el modelo de gestión de Dona Samaritana y pidieran que pasase a ser competencia directa de la Paeria. El ayuntamiento alegó que ya estaba en negociaciones con dos empresas interesadas y que sacaría a concurso la gestión.

UDL INSTALACIONES

El hospital veterinario estará listo para el inicio del nuevo curso

La Diputación financia con 4 millones este edificio básico para Veterinària



Joan Reñé visitó ayer las obras del hospital veterinario de Torrelameu.

M. MARQUÉS | LEIDA | El presidente de la Diputación de Lleida, Joan Reñé, aseguró ayer que el nuevo edificio del hospital Veterinario de Torrelameu estará acabado para entrar en funcionamiento a principios del próximo curso. Durante una visita a las obras, Reñé señaló que "siguen al ritmo esperado", que en menos de quince días estará la estructura finalizada y que a partir de ahí "la evolución será exponencial hasta que la obra esté lista a finales del verano". La Diputación ha financiado con cuatro millones de euros este nuevo equipamiento para la titulación de Veterinaria y Ciencia y Producción Animal de la UdL. Los alumnos ya reciben clases en otro edificio de la Escuela Técnica de Ingeniería Agraria (ETSEA) de la UdL, que costó 2,6 millones de euros y que también financió la Diputación. Reñé destacó que estas nuevas instalaciones, situadas al lado del Centre de Recerca Ex-

perimental Biomèdica Aplicada (CREBA), tendrán "el mejor equipamiento a nivel técnico, de calidad y de eficiencia". El edificio dispondrá de dos aulas

con capacidad para 60 alumnos cada una, una sala de consulta destinada a animales pequeños y domésticos y para animales de producción médios y grandes,

dos quirófanos, área de diagnóstico equipada para hacer TAC, radiografías, ecografías y resonancias magnéticas y una zona de hospitalización para ingreso y postoperatorio. La inversión que ha llevado a cabo la Diputación con los dos edificios suma 6,6 millones de euros. En este sentido, Reñé destacó su apuesta para que también se pueda llevar a cabo investigación desde Lleida, como ya se hace con investigadores del país y de Europa en el CREBA y, próximamente, también desde el hospital veterinario.

EL DATO

6,6

MILLONES DE EUROS

La Diputación ha invertido 6,6 millones de euros en dos edificios para Veterinària.

Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña por el que se somete a Información Pública del Estudio Informativo, así como el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo: "Acondicionamiento de la carretera N-230, Tramo: Sopaia-Boca Sur del nuevo túnel de Viella".

La Dirección General de Carreteras, por Resolución de 30 de diciembre de 2017, ha aprobado provisionalmente el estudio informativo "Acondicionamiento de la carretera N-230, Tramo: Sopaia-Boca Sur del nuevo túnel de Viella".

Los artículos 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RO 1812/1994, de 2 de septiembre), a los efectos de que se puedan alogar sobre las circunstancias que justifican la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

En consecuencia de acuerdo con lo ordenado por la Dirección General de Carreteras se somete el citado Estudio Informativo a Información Pública durante un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias (Boletín Oficial del Estado, Boletines Oficiales de las Provincias de Lleida y Huesca y en un oficio de gran tirada de las citadas provincias).

La documentación del estudio informativo y el Estudio de Impacto Ambiental podrá ser consultada, en días y horas de oficina, en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, con sede en Calle de la Marquesa, 12 de Barcelona, en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, con sede en Plaza de España, 2 de Lleida y en las Corporaciones Locales afectadas de Sopaia, Bonansa, El Pont de Suert, Vilaller, Montanyu, Vielha e Mijaran y Tremp, así como en la sede electrónica del Ministerio de Fomento (http://mfom.es/participacion-publica).

Entre los documentos que se someten a examen figura copia de la aprobación provisional del Estudio Informativo.

Durante el expresado plazo y, en virtud de la legislación indicada, podrán presentar por escrito en la citada Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña y en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, o por cualquiera de los sistemas señalados en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, las alegaciones y observaciones que estimen oportunas en relación al Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental.

Asimismo, a los efectos establecidos en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental, se informa que el Estudio Informativo está sujeto a un proceso de evaluación de impacto ambiental que será resuelto por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

Barcelona a 11 de enero de 2018. El Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, Luis Bonet Linuesa.

El Castell dels Templers recibió 10.000 visitantes en 2017

LEIDA | El equipamiento cultural del Castell dels Templers de Gardeny fue visitado por 10.000 personas el año pasado, un 13,4% más que en 2016. Las exposiciones y visitas de "La Poderosa Comanda Templera de Gardeny" o "Templer per un dia" han sido los tours que más afluencia de público han tenido y se han consolidado como las visitas más demandadas. El objetivo de la Paeria para este 2018 es superar la cifra de 10.000 visitantes y hacer que los leleridanos sientan el complejo histórico de Gardeny como propio y ampliar la oferta de visitas guiadas y ambientadas en la época medieval.

Xandri acusa a Puy de "querer su momento en los medios"

LEIDA | La presidenta del PP de Lleida, Marisa Xandri, respondió a las declaraciones del exsecretario general local, Salvador Puy, que pidió cambios en la dirección de "querer tener su momento en los medios". Xandri recaló que "no quiero entrar en el juego de este señor, que critica el resultado de las elecciones municipales cuando él era número 3. Si hay que hacer cambios los haremos, pero no porque lo diga él", sentenció.

AA hoteles adquiere el Ciutat de Lleida

LEIDA | La firma AA hoteles anunció ayer que ha adquirido el hotel Ciudad de Lleida, ubicado en la calle Unió 8 y que anteriormente pertenecía al grupo AC. Se trata de un hotel de 4 estrellas y 75 habitaciones. Para su gestión, la nueva cadena hotelera delegará en el grupo "by Silken", que gestiona otro hotel en Baqueira.

8 | COMARCAS

ALTO ARAGÓN

Animación en las estaciones de cara a la recta final de enero

El complejo de Aramón Cerler estrena el festival +QSKI en los próximos días

HUESCA - Las estaciones de esquí altoaragonesas prevén animación de cara a los últimos días de enero con la organización de diversos eventos para todos los públicos como en el caso de los complejos invernales del Grupo Aramón. El centro ribagorzano de Aramón Cerler suma 65 kilómetros en 59 pistas, con la pista en

marcha de 19 remontes y espesores de nieve polvo-dura de entre 50 y 120 centímetros. En este complejo destaca como novedad el festival +QSKI, además de actividades como el descenso de antorchas abierto al público (sábado a las 17:30 horas) o el cro-nosolalom (domingo 9:30 horas). Los aficionados que suban a Formigal-Panticosa podrán des-



Ambiente en una de las terrazas de la estación de Aramón Formigal-Panticosa.

lizarse por los 148 kilómetros repartidos en 124 pistas con 35 remontes y espesores de entre 85 y 225 centímetros de nieve de calidad polvo. Entre los eventos sociales de este complejo desde el 29 de enero al 3 de febrero fi-

guran el cronosolalom, un safari especial por la estación, trineos en el sector Panticosa y música con DJs. En el valle del Aragón, la estación de Astún tiene prevista la apertura de 14 remontes y 44 pistas que darán cobertura a una superficie esquiable de 38,5 kilómetros cubiertos de nieve de caídas primavera y dura con espesores de entre 115 y 145 centímetros.

Por su parte, los clientes que se acerquen a la estación de Candanchú podrán deslizarse por un dominio que abarca 33 kilómetros reforzados por la apertura de 14 remontes y 44 pistas. Las instalaciones están cubiertas de nieve de calidad dura con espesores que oscilan entre los 40 y 110 centímetros. Para los aficionados al esquí de fondo, los espacios náuticos

de la provincia ofrecen una superficie conjunta de 34 kilómetros en los que se puede disfrutar de esta modalidad. En el caso del Espacio Nórdico del Baleario de Panticosa la superficie disponible en el circuito de fondo alcanza los 5,5 kilómetros de nieve polvo y espesores de entre 30 y 50 centímetros. En Candanchú, la pista disponible para los aficionados cubre una distancia de cinco kilómetros con espesores de hasta 80 centímetros de nieve dura. El espacio nórdico de Llanos del Hospital de Benasque ofrece un circuito de 10,5 kilómetros con nieve polvo-dura y espesores de 30 a 100 centímetros. También en Plan Pineta (Rielsa) hay 13 kilómetros con nieve polvo y espesores de entre 30 y 50 centímetros. **● D.A.**

La cota de nieve en el Pirineo baja hoy hasta los 1.000 metros

La Aemet ha activado este jueves la alerta con espesores acumulados de hasta siete centímetros

HUESCA - El Pirineo oscense se encuentra desde esta tarde en alerta por nevadas, en nivel de riesgo amarillo, desde la cota 1.500 hasta los 1.000 metros al final del día, con acumulación de espesores de siete centímetros en 24 horas.

Según informa la Agencia Estatal de Meteorología (Aemet) en su página web, este episodio de nevadas intensas en la cordillera pirenaica comenzará a las 18 horas de hoy y se extenderá hasta las ocho de la mañana del viernes con mayores acumulaciones.

Precisamente, la Aemet prevé que las precipitaciones que se registren mañana se sitúen entre los 700 y 800 metros. Además, las zonas centro y sur

de la provincia se encuentran el viernes en alerta por fuertes vientos, en nivel de riesgo amarillo, con rachas que podrían alcanzar una intensidad máxima de hasta 70 kilómetros por hora, entre las 10 y 20 horas del viernes.

Este nuevo frente de precipitaciones de nieve llevará a aumentar un descenso de las temperaturas máximas, especialmente en las zonas de montaña. Para este sábado, la Aemet destaca en su previsión que las nevadas se registrarán en zona de las comarcas de Jacetania y Alto Gállego en cotas situadas entre los 800 y 600 metros, aunque tendrán a remitir a lo largo de la mañana.

En cuanto al riesgo de aludes, las mismas fuentes anuncian que se espera para los próximos días, especialmente a partir de la jornada del viernes, **● D.A.**



Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña por el que se somete a Información Pública del Estudio Informativo, así como el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo: "Acondicionamiento de la carretera N-230, Tramo: Sopaia-Boca Sur del nuevo túnel de Viella".

La Dirección General de Carreteras, por Resolución de 30 de diciembre de 2017, ha aprobado provisionalmente el estudio informativo "Acondicionamiento de la carretera N-230, Tramo: Sopaia-Boca Sur del nuevo túnel de Viella".

Los artículos 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RO 1812/1994, de 2 de septiembre), a los efectos de que se puedan alogar sobre las circunstancias que justifican la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

En consecuencia de acuerdo con lo ordenado por la Dirección General de Carreteras se somete el citado Estudio Informativo a Información Pública durante un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias (Boletín Oficial del Estado, Boletines Oficiales de las Provincias de Lleida y Huesca y en un diario de gran tirada de las citadas provincias).

La documentación del estudio informativo y el Estudio de Impacto Ambiental podrá ser consultada, en días y horas de oficina, en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, con sede en Calle de la Marquesa, 12 de Barcelona, en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, con sede en Plaza de España, 2 de Lleida y en las Corporaciones Locales afectadas de Sopaia, Bonansa, El Pont de Suert, Vilaller, Montanyu, Vielha e Mijaran y Tremp, así como en la sede electrónica del Ministerio de Fomento (http://mfom.es/participacion-publica).

Entre los documentos que se someten a examen figura copia de la aprobación provisional del Estudio Informativo.

Durante el expresado plazo y, en virtud de la legislación indicada, podrán presentar por escrito en la citada Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña y en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, o por cualquiera de los sistemas señalados en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, las alegaciones y observaciones que estimen oportunas en relación al Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental.

Asimismo, a los efectos establecidos en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental, se informa que el Estudio Informativo está sujeto a un proceso de evaluación de impacto ambiental que será resuelto por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

Barcelona a 11 de enero de 2018. El Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, Luis Bonet Linuesa.



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionaria VBM

AJUNTAMENT DE TREMP REGISTRE	
18 GEN. 2018	
ENTRADA 269	SORTIDA
Hora:	Hora:
Exp.: 447-08-0429	

COPIA

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
Destinatario:

AJUNTAMENT DE TREMP
Plaça de la Creu, 1
25620 Tremp

ASUNTO: Información Pública de Estudio Informativo y su Estudio de Impacto Ambiental

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Para cumplimentar lo dispuesto en el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, adjunto se remite una copia del anuncio enviado al "Boletín Oficial del Estado", una copia de la Resolución aprobatoria y un ejemplar del estudio informativo (completo en soporte informático y resumido en papel), para su exposición al público en el tablón de edictos y anuncios de ese Ayuntamiento.

La información pública lo es también a los efectos establecidos en:

- La Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental

Transcurrido el plazo informativo de treinta (30) días hábiles, que se contará a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias (Boletín Oficial del Estado, Boletines Oficiales de las Provincias de Lleida y Huesca y en un diario de gran tirada de las citadas provincias), se solicita la remisión a esta Demarcación de un certificado de que el anuncio ha estado expuesto el plazo legalmente establecido y de las alegaciones formuladas o certificación negativa en caso.

Durante dicho plazo se podrán aportar por escrito en esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña con sede en Calle de la Marquesa, 12 de Barcelona, en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, con sede en Plaza de España, 2 de Lleida y en las Corporaciones Locales afectadas de Sopeira, Bonansa, El Pont de Suert, Vilaller, Montanuy, Vielha e Mijaran y Tremp, así como en la sede electrónica del Ministerio de Fomento (<http://mfom.es/participacion-publica>), o utilizando cualquiera de las modalidades previstas de acuerdo en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los oportunos datos y alegaciones que deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global del trazado.

Asimismo, y según prescribe el artículo 16 de Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se somete simultáneamente dicho estudio informativo a la información de las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales afectadas, al objeto que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades, provincias y Comunidades Autónomas afectadas. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que las entidades afectadas informen al respecto se entenderá que están conformes con las propuestas formuladas.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexo: Resolución de aprobación provisional, anuncio remitido al BOE, Estudio Informativo en CD/DVD y resumen en papel.

ANEJO 3
OFICIOS REMITIDOS A AYUNTAMIENTOS E INSTITUCIONES



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

COPIA

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

AJUNTAMENT de VIELHA e MIJARAN	
REGISTRE DE ENTRADA	
DATA	17 ENE. 2023
ORA	13:02
Nº	136

Barcelona, 11 de enero de 2018
Destinatario:

AJUNTAMENT DE VIELHA E MIJARAN
C/Sarriulera, 2
25530 – Vielha

ASUNTO: Información Pública de Estudio Informativo y su Estudio de Impacto Ambiental

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Para cumplimentar lo dispuesto en el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, adjunto se remite una copia del anuncio enviado al "Boletín Oficial del Estado", una copia de la Resolución aprobatoria y un ejemplar del estudio informativo (completo en soporte informático y resumido en papel), para su exposición al público en el tablón de edictos y anuncios de ese Ayuntamiento.

La información pública lo es también a los efectos establecidos en:

- La Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental

Transcurrido el plazo informativo de treinta (30) días hábiles, que se contará a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias (Boletín Oficial del Estado, Boletines Oficiales de las Provincias de Lleida y Huesca y en un diario de gran tirada de las citadas provincias), se solicita la remisión a esta Demarcación de un certificado de que el anuncio ha estado expuesto el plazo legalmente establecido y de las alegaciones formuladas o certificación negativa en caso.

Durante dicho plazo se podrán aportar por escrito en esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña con sede en Calle de la Marquesa, 12 de Barcelona, en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, con sede en Plaza de España, 2 de Lleida y en las Corporaciones Locales afectadas de Sopeira, Bonansa, El Pont de Suert, Vilaller, Montanuy, Vielha e Mijaran y Tremp, así como en la sede electrónica del Ministerio de Fomento (<http://mfom.es/participacion-publica>) o utilizando cualquiera de las modalidades previstas de acuerdo en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los oportunos datos y alegaciones que deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global del trazado.

Asimismo, y según prescribe el artículo 16 de Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se somete simultáneamente dicho estudio informativo a la información de las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales afectadas, al objeto que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades, provincias y Comunidades Autónomas afectadas. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que las entidades afectadas informen al respecto se entenderá que están conformes con las propuestas formuladas.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexo: Resolución de aprobación provisional, anuncio remitido al BOE, Estudio Informativo en CD/DVD y resumen en papel.

CALLE DE LA MARQUESA, 12
08003 BARCELONA
TEL.: 93-304.78.30 - 31
FAX: 93-304.78.88



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM



COPIA

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
Destinatario:

AJUNTAMENT DE VILALLER
C/Sant Climent, 3
25552 Vilaller

ASUNTO: Información Pública de Estudio Informativo y su Estudio de Impacto Ambiental

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Para cumplimentar lo dispuesto en el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, adjunto se remite una copia del anuncio enviado al "Boletín Oficial del Estado", una copia de la Resolución aprobatoria y un ejemplar del estudio informativo (completo en soporte informático y resumido en papel), para su exposición al público en el tablón de edictos y anuncios de ese Ayuntamiento.

La información pública lo es también a los efectos establecidos en:

- La Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental

Transcurrido el plazo informativo de treinta (30) días hábiles, que se contará a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias (Boletín Oficial del Estado, Boletines Oficiales de las Provincias de Lleida y Huesca y en un diario de gran tirada de las citadas provincias), se solicita la remisión a esta Demarcación de un certificado de que el anuncio ha estado expuesto el plazo legalmente establecido y de las alegaciones formuladas o certificación negativa en caso.

Durante dicho plazo se podrán aportar por escrito en esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña con sede en Calle de la Marquesa, 12 de Barcelona, en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, con sede en Plaza de España, 2 de Lleida y en las Corporaciones Locales afectadas de Sopeira, Bonansa, El Pont de Suert, Vilaller, Montanuy, Vielha e Mijaran y Tremp, así como en la sede electrónica del Ministerio de Fomento (<http://mfom.es/participacion-publica>) o utilizando cualquiera de las modalidades previstas de acuerdo en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los oportunos datos y alegaciones que deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global del trazado.

Asimismo, y según prescribe el artículo 16 de Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se somete simultáneamente dicho estudio informativo a la información de las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales afectadas, al objeto que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades, provincias y Comunidades Autónomas afectadas. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que las entidades afectadas informen al respecto se entenderá que están conformes con las propuestas formuladas.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexo: Resolución de aprobación provisional, anuncio remitido al BOE, Estudio Informativo en CD/DVD y resumen en papel.

CALLE DE LA MARQUESA, 12
08003 BARCELONA
TEL.: 93-304.78.30 - 31
FAX: 93-304.78.88



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

AYUNTAMIENTO DE BONANSA	
REGISTRO GENERAL	
ENTRADA	SALIDA
N.º 7	N.º
Fecha 17/01/18	Fecha

COPIA

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
 Destinatario:
AYUNTAMIENTO DE BONANSA
Plaza Mayor, 1
25523-Bonansa

ASUNTO: Información Pública de Estudio Informativo y su Estudio de Impacto Ambiental

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230.Tramo: Sopena-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Para cumplimentar lo dispuesto en el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, adjunto se remite una copia del anuncio enviado al "Boletín Oficial del Estado", una copia de la Resolución aprobatoria y un ejemplar del estudio informativo (completo en soporte informático y resumido en papel), para su exposición al público en el tablón de edictos y anuncios de ese Ayuntamiento.

La información pública lo es también a los efectos establecidos en:

- La Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental

Transcurrido el plazo informativo de treinta (30) días hábiles, que se contará a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias (Boletín Oficial del Estado, Boletines Oficiales de las Provincias de Lleida y Huesca y en un diario de gran tirada de las citadas provincias), se solicita la remisión a esta Demarcación de un certificado de que el anuncio ha estado expuesto el plazo legalmente establecido y de las alegaciones formuladas o certificación negativa en caso.

Durante dicho plazo se podrán aportar por escrito en esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña con sede en Calle de la Marquesa, 12 de Barcelona, en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, con sede en Plaza de España, 2 de Lleida y en las Corporaciones Locales afectadas de Sopena, Bonansa, El Pont de Suert, Vilaller, Montanuy, Vielha e Mijaran y Tremp, así como en la sede electrónica del Ministerio de Fomento (<http://mfom.es/participacion-publica>), o utilizando cualquiera de las modalidades previstas de acuerdo en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los oportunos datos y alegaciones que deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global del trazado.

Asimismo, y según prescribe el artículo 16 de Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se somete simultáneamente dicho estudio informativo a la información de las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales afectadas, al objeto que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades, provincias y Comunidades Autónomas afectadas. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que las entidades afectadas informen al respecto se entenderá que están conformes con las propuestas formuladas.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexo: Resolución de aprobación provisional, anuncio remitido al BOE, Estudio Informativo en CD/DVD y resumen en papel.

CALLE DE LA MARQUESA, 12
 08003 BARCELONA
 TEL.: 93-304.78.30 - 31
 FAX: 93-304.78.88



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

AYUNTAMIENTO DE MONTANUY	
FECHA 17 ENE. 2018	
ENTRADA	SALIDA
19	-

COPIA

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
 Destinatario:
AYUNTAMIENTO DE MONTANUY
Plaza del Ayuntamiento, s/n
22487 Montanuy

ASUNTO: Información Pública de Estudio Informativo y su Estudio de Impacto Ambiental

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230.Tramo: Sopena-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Para cumplimentar lo dispuesto en el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, adjunto se remite una copia del anuncio enviado al "Boletín Oficial del Estado", una copia de la Resolución aprobatoria y un ejemplar del estudio informativo (completo en soporte informático y resumido en papel), para su exposición al público en el tablón de edictos y anuncios de ese Ayuntamiento.

La información pública lo es también a los efectos establecidos en:

- La Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental

Transcurrido el plazo informativo de treinta (30) días hábiles, que se contará a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias (Boletín Oficial del Estado, Boletines Oficiales de las Provincias de Lleida y Huesca y en un diario de gran tirada de las citadas provincias), se solicita la remisión a esta Demarcación de un certificado de que el anuncio ha estado expuesto el plazo legalmente establecido y de las alegaciones formuladas o certificación negativa en caso.

Durante dicho plazo se podrán aportar por escrito en esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña con sede en Calle de la Marquesa, 12 de Barcelona, en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, con sede en Plaza de España, 2 de Lleida y en las Corporaciones Locales afectadas de Sopena, Bonansa, El Pont de Suert, Vilaller, Montanuy, Vielha e Mijaran y Tremp, así como en la sede electrónica del Ministerio de Fomento (<http://mfom.es/participacion-publica>), o utilizando cualquiera de las modalidades previstas de acuerdo en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los oportunos datos y alegaciones que deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global del trazado.

Asimismo, y según prescribe el artículo 16 de Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se somete simultáneamente dicho estudio informativo a la información de las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales afectadas, al objeto que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades, provincias y Comunidades Autónomas afectadas. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que las entidades afectadas informen al respecto se entenderá que están conformes con las propuestas formuladas.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexo: Resolución de aprobación provisional, anuncio remitido al BOE, Estudio Informativo en CD/DVD y resumen en papel.

CALLE DE LA MARQUESA, 12
 08003 BARCELONA
 TEL.: 93-304.78.30 - 31
 FAX: 93-304.78.88



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VEM

AJUNTAMENT DEL PONT DE SUERT	
Data	Entrada nº
17-01-2018	0023
Sortida nº	

COPIA

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018

Destinatario:

AJUNTAMENT DEL PONT DE SUERT
Plaça Major, 9
25520 El Pont de Suert

ASUNTO: Información Pública de Estudio Informativo y su Estudio de Impacto Ambiental

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Para cumplimentar lo dispuesto en el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, adjunto se remite una copia del anuncio enviado al "Boletín Oficial del Estado", una copia de la Resolución aprobatoria y un ejemplar del estudio informativo (completo en soporte informático y resumido en papel), para su exposición al público en el tablón de edictos y anuncios de ese Ayuntamiento.

La información pública lo es también a los efectos establecidos en:

- La Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental

Transcurrido el plazo informativo de treinta (30) días hábiles, que se contará a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias (Boletín Oficial del Estado, Boletines Oficiales de las Provincias de Lleida y Huesca y en un diario de gran tirada de las citadas provincias), se solicita la remisión a esta Demarcación de un certificado de que el anuncio ha estado expuesto el plazo legalmente establecido y de las alegaciones formuladas o certificación negativa en caso.

Durante dicho plazo se podrán aportar por escrito en esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña con sede en Calle de la Marquesa, 12 de Barcelona, en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, con sede en Plaza de España, 2 de Lleida y en las Corporaciones Locales afectadas de Sopeira, Bonansa, El Pont de Suert, Vilaller, Montanuy, Vielha e Mijaran y Tremp, así como en la sede electrónica del Ministerio de Fomento (<http://mfom.es/participacion-publica>) o utilizando cualquiera de las modalidades previstas de acuerdo en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los oportunos datos y alegaciones que deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global del trazado.

Asimismo, y según prescribe el artículo 16 de Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se somete simultáneamente dicho estudio informativo a la información de las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales afectadas, al objeto que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades, provincias y Comunidades Autónomas afectadas. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que las entidades afectadas informen al respecto se entenderá que están conformes con las propuestas formuladas.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexo: Resolución de aprobación provisional, anuncio remitido al BOE, Estudio Informativo en CD/DVD y resumen en papel.

CALLE DE LA MARQUESA, 12
 08003 BARCELONA
 TEL.: 93-304.78.30 - 31
 FAX: 93-304.78.88

COPIA



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VEM

AJUNTAMENTO DE SOPEIRA	
ENTRADAS Nº	16
FECHA: 11-01-2018	

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018

Destinatario:

AYUNTAMIENTO DE SOPEIRA
Plaza Mayor, 1
22583-Sopeira

ASUNTO: Información Pública de Estudio Informativo y su Estudio de Impacto Ambiental

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Para cumplimentar lo dispuesto en el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, adjunto se remite una copia del anuncio enviado al "Boletín Oficial del Estado", una copia de la Resolución aprobatoria y un ejemplar del estudio informativo (completo en soporte informático y resumido en papel), para su exposición al público en el tablón de edictos y anuncios de ese Ayuntamiento.

La información pública lo es también a los efectos establecidos en:

- La Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental

Transcurrido el plazo informativo de treinta (30) días hábiles, que se contará a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias (Boletín Oficial del Estado, Boletines Oficiales de las Provincias de Lleida y Huesca y en un diario de gran tirada de las citadas provincias), se solicita la remisión a esta Demarcación de un certificado de que el anuncio ha estado expuesto el plazo legalmente establecido y de las alegaciones formuladas o certificación negativa en caso.

Durante dicho plazo se podrán aportar por escrito en esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña con sede en Calle de la Marquesa, 12 de Barcelona, en la Unidad de Carreteras del Estado en Lleida, con sede en Plaza de España, 2 de Lleida y en las Corporaciones Locales afectadas de Sopeira, Bonansa, El Pont de Suert, Vilaller, Montanuy, Vielha e Mijaran y Tremp, así como en la sede electrónica del Ministerio de Fomento (<http://mfom.es/participacion-publica>) o utilizando cualquiera de las modalidades previstas de acuerdo en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los oportunos datos y alegaciones que deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global del trazado.

Asimismo, y según prescribe el artículo 16 de Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se somete simultáneamente dicho estudio informativo a la información de las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales afectadas, al objeto que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades, provincias y Comunidades Autónomas afectadas. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que las entidades afectadas informen al respecto se entenderá que están conformes con las propuestas formuladas.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexo: Resolución de aprobación provisional, anuncio remitido al BOE, Estudio Informativo en CD/DVD y resumen en papel.

CALLE DE LA MARQUESA, 12
 08003 BARCELONA
 TEL.: 93-304.78.30 - 31
 FAX: 93-304.78.88



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201820080000118

15-01-2018 14:09:55

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
Destinatario:
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
(ADIF)
C/. Sor Ángela de la Cruz, 3 - 3º
28020 - Madrid

ASUNTO: Petición de informe sobre Estudio Informativo

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "**Acondicionamiento de la carretera N-230.Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella**" Clave: E12-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Adjunto se remite un ejemplar en CD/DVD formato PDF del Estudio Informativo referenciado en el asunto con el ruego que, por esa entidad, sea emitido de acuerdo con la vigente Ley 37/2015 de Carreteras el oportuno informe sobre el mismo.

Se solicita que el informe sea enviado a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, sito en la dirección:

Calle de la Marquesa, 12
08003 Barcelona.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexos: Estudio Informativo en soporte informático

CALLE DE LA MARQUESA, 12
08003 BARCELONA
TEL.: 93-304.78.30 - 31
FAX: 93-304.78.88



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201820080000115

15-01-2018 14:06:36

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
Destinatario:
Ministerio de Fomento
Subdirección General de Planificación Ferroviaria
Paseo de la Castellana, 67
28071 Madrid

ASUNTO: Petición de informe sobre Estudio Informativo

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "**Acondicionamiento de la carretera N-230.Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella**" Clave: E12-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Adjunto se remite un ejemplar en CD/DVD formato PDF del Estudio Informativo referenciado en el asunto con el ruego que, por ese Ministerio, sea emitido de acuerdo con el artículo 8 de la vigente Ley 37/2015 de Carreteras el oportuno informe sobre el mismo.

Se solicita que el informe sea enviado a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, sito en la dirección:

Calle de la Marquesa, 12
08003 Barcelona.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexos: Estudio Informativo en soporte informático

CALLE DE LA MARQUESA, 12
08003 BARCELONA
TEL.: 93-304.78.30 - 31
FAX: 93-304.78.88



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201820080000116

15-01-2018 14:07:48

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
Destinatario:
Ministerio de Defensa
Dirección General de Infraestructura
Paseo de la Castellana, 109
28071 Madrid

ASUNTO: Petición de informe sobre Estudio Informativo

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: **"Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella"** Clave: E12-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Adjunto se remite un ejemplar en CD/DVD formato PDF del Estudio Informativo referenciado en el asunto con el ruego que, por ese Ministerio, sea emitido de acuerdo con el artículo 8 de la vigente Ley 37/2015 de Carreteras el oportuno informe sobre el mismo.

Se solicita que el informe sea enviado a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, sito en la dirección:

Calle de la Marquesa, 12
08003 Barcelona.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexos: Estudio Informativo en soporte informático

CALLE DE LA MARQUESA, 12
08003 BARCELONA
TEL.: 93-304.78.30 - 31
FAX: 93-304.78.88



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201820080000117

15-01-2018 14:08:40

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
Destinatario:
Confederación Hidrográfica del Ebro
Av. Prat de la Riba, 36
25008 Lleida

ASUNTO: Petición de informe sobre Estudio Informativo

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: **"Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella"** Clave: E12-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Adjunto se remite un ejemplar en CD/DVD formato PDF del Estudio Informativo referenciado en el asunto con el ruego que, por esa entidad, sea emitido de acuerdo con la vigente Ley 37/2015 de Carreteras el oportuno informe sobre el mismo.

Se solicita que el informe sea enviado a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, sito en la dirección:

Calle de la Marquesa, 12
08003 Barcelona.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexos: Estudio Informativo en soporte informático

CALLE DE LA MARQUESA, 12
08003 BARCELONA
TEL.: 93-304.78.30 - 31
FAX: 93-304.78.88



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201820080000107

15-01-2018 13:54:50

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero 2018

Destinatario:
Diputació de Lleida
Carrer del Carme, 26
25007 Lleida

ASUNTO: Información Pública

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230.Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, ordenando, que se someta a Información Pública el referido estudio informativo, de acuerdo con lo que establece el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), y el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo, de acuerdo con lo indicado en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Adjunto se remite el citado Estudio Informativo para que, de acuerdo con lo especificado en el Artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y concordantes de su Reglamento, en el plazo de un mes, se examine si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de esa Provincia, señalándose que, si transcurrido dicho plazo y un mes más no se hubiera recibido su informe, se entenderá que se está conforme con la solución proyectada.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN



Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexos: Resolución de aprobación provisional, anuncio remitido al BOE y Estudio Informativo en soporte informático

CALLE DE LA MARQUESA, 12
08003 BARCELONA
TEL.: 93-304.78.30 - 31
FAX: 93-304.78.88



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero 2018

Destinatario:
Diputación Provincial de Huesca
C/ Porches de Galicia, 4
22002 Huesca

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201820080000106

15-01-2018 13:53:16

ASUNTO: Información Pública

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230.Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, ordenando, que se someta a Información Pública el referido estudio informativo, de acuerdo con lo que establece el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), y el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo, de acuerdo con lo indicado en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Adjunto se remite el citado Estudio Informativo para que, de acuerdo con lo especificado en el Artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y concordantes de su Reglamento, en el plazo de un mes, se examine si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de esa Provincia, señalándose que, si transcurrido dicho plazo y un mes más no se hubiera recibido su informe, se entenderá que se está conforme con la solución proyectada.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN



Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexos: Resolución de aprobación provisional, anuncio remitido al BOE y Estudio Informativo en soporte informático

CALLE DE LA MARQUESA, 12
08003 BARCELONA
TEL.: 93-304.78.30 - 31
FAX: 93-304.78.88



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201820080000114

15-01-2018 14:04:31

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
Destinatario:
Gobierno de Aragón
Dirección General de Sostenibilidad
Edificio Pedro Nolasco
Plaza de San Pedro Nolasco, 7
50071 Zaragoza

ASUNTO: Información Pública

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: E12-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, ordenando, que se someta a Información Pública el referido estudio informativo, de acuerdo con lo que establece el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, y el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo, de acuerdo con lo indicado en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Adjunto se remite el citado Estudio Informativo para que, de acuerdo con lo especificado en el Artículo 16.1 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y concordantes de su Reglamento, en el plazo de un mes, se examine si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de esa Comunidad Autónoma, señalándose que, si transcurrido dicho plazo y un mes más no se hubiera recibido su informe, se entenderá que se está conforme con la solución proyectada.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexo: Resolución aprobatoria, anuncio remitido al BOE y Estudio Informativo en CD/DVD.



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201820080000112

15-01-2018 14:03:37

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
Destinatario:
Gobierno de Aragón
Dirección General de Movilidad e Infraestructuras
Edificio Pignatelli
Paseo María Agustín, 36
50071 Zaragoza

ASUNTO: Información Pública

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: E12-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, ordenando, que se someta a Información Pública el referido estudio informativo, de acuerdo con lo que establece el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, y el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo, de acuerdo con lo indicado en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Adjunto se remite el citado Estudio Informativo para que, de acuerdo con lo especificado en el Artículo 16.1 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y concordantes de su Reglamento, en el plazo de un mes, se examine si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de esa Comunidad Autónoma, señalándose que, si transcurrido dicho plazo y un mes más no se hubiera recibido su informe, se entenderá que se está conforme con la solución proyectada.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexo: Resolución aprobatoria, anuncio remitido al BOE y Estudio Informativo en CD/DVD.



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201820080000111

15-01-2018 14:01:35

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
 Destinatario:
 Gobierno de Aragón
Dirección General de Cultura y Patrimonio
 Edificio Ranilla
 Avda. Ranillas, 5 D
 50071 Zaragoza

ASUNTO: Información Pública

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230.Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, ordenando, que se someta a Información Pública el referido estudio informativo, de acuerdo con lo que establece el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, y el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo, de acuerdo con lo indicado en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Adjunto se remite el citado Estudio Informativo para que, de acuerdo con lo especificado en el Artículo 16.1 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y concordantes de su Reglamento, en el plazo de un mes, se examine si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de esa Comunidad Autónoma, señalándose que, si transcurrido dicho plazo y un mes más no se hubiera recibido su informe, se entenderá que se está conforme con la solución proyectada.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN


 Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexo: Resolución aprobatoria, anuncio remitido al BOE y Estudio Informativo en CD/DVD.



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201820080000108

15-01-2018 13:56:39

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
 Destinatario:
 Generalitat de Catalunya
 Departament de Cultura
Sub-direcció General del Patrimoni Arquitectònic, Arqueològic i Paleontològic
 La Rambla, 8 (Palau Marc)
 08002 Barcelona

ASUNTO: Información Pública

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230.Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, ordenando, que se someta a Información Pública el referido estudio informativo, de acuerdo con lo que establece el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, y el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo, de acuerdo con lo indicado en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Adjunto se remite el citado Estudio Informativo para que, de acuerdo con lo especificado en el Artículo 16.1 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y concordantes de su Reglamento, en el plazo de un mes, se examine si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de esa Comunidad Autónoma, señalándose que, si transcurrido dicho plazo y un mes más no se hubiera recibido su informe, se entenderá que se está conforme con la solución proyectada.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN


 Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexo: Resolución aprobatoria, anuncio remitido al BOE y Estudio Informativo en CD/DVD.



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 2018200800001109

15-01-2018 13:58:46

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
Destinatario:
Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat
Avinguda de Josép Tarradellas, 2-6
08029 Barcelona

ASUNTO: Información Pública

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230.Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, ordenando, que se someta a Información Pública el referido estudio informativo, de acuerdo con lo que establece el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, y el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo, de acuerdo con lo indicado en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Adjunto se remite el citado Estudio Informativo para que, de acuerdo con lo especificado en el Artículo 16.1 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y concordantes de su Reglamento, en el plazo de un mes, se examine si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de esa Comunidad Autónoma, señalándose que, si transcurrido dicho plazo y un mes más no se hubiera recibido su informe, se entenderá que se está conforme con la solución proyectada.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexo: Resolución aprobatoria, anuncio remitido al BOE y Estudio Informativo en CD/DVD.



MINISTERIO DE FOMENTO

Ref. Funcionario: VBM

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 2018200800001110

15-01-2018 14:00:12

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Barcelona, 11 de enero de 2018
Destinatario:
Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Secretaria General de Territori i Sostenibilitat
Avinguda de Josep Tarradellas, 2-6
08029 Barcelona

ASUNTO: Información Pública

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230.Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, ordenando, que se someta a Información Pública el referido estudio informativo, de acuerdo con lo que establece el artículo 12 y 13 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 31 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, y el Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo, de acuerdo con lo indicado en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Adjunto se remite el citado Estudio Informativo para que, de acuerdo con lo especificado en el Artículo 16.1 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y concordantes de su Reglamento, en el plazo de un mes, se examine si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de esa Comunidad Autónoma, señalándose que, si transcurrido dicho plazo y un mes más no se hubiera recibido su informe, se entenderá que se está conforme con la solución proyectada.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

Anexo: Resolución aprobatoria, anuncio remitido al BOE y Estudio Informativo en CD/DVD.



Ministerio de Fomento
Dirección General de Carreteras

DEMARCACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Ref. Funcionario: VBM

COPIA
C/ De la Marquesa, 12
08005 Barcelona

Barcelona, 19 de enero de 2018

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201820080000220

19-01-2018 13:27:23

Destinatario:

D. Rafael López Guarga
JEFE DE LA DEMARCACIÓN
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL
ESTADO EN ARAGÓN
Plaza de Santa Cruz, 19
50071 Zaragoza

ASUNTO: Información Pública Estudio Informativo

En relación con el expediente:

Título: "Acondicionamiento de la carretera N-230 de Tortosa a Francia por el Valle de Arán. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella: pp.kk. 107,000 al 150,500. Provincia de Huesca y Lleida".

Carretera: N-230, PK 107,000 al PK 150,500.

Tramo: SOPEIRA-BOCA SUR DEL TUNEL DE VIELLA

Clave: EI2-E-0207

Provincia de: Lleida

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Adjunto se remite copia de la Aprobación Provisional ya citada, anuncio del BOE, Documento para la Información Pública en papel y el Estudio Informativo y su Estudio de Impacto Ambiental en soporte digital (formato pdf), para su conocimiento.

EL JEFE DE LA DEMARCACION,

Fdo.: Luis Bonet Linuesa



Ministerio de Fomento
Dirección General de Carreteras

DEMARCACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Ref. Funcionario: VBM

COPIA

C/ De la Marquesa, 12
08005 Barcelona

Barcelona, 19 de enero de 2018

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201820080000220

19-01-2018 13:27:23

Destinatario:

D. Rafael López Guarga
JEFE DE LA DEMARCACIÓN
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL
ESTADO EN ARAGÓN
Plaza de Santa Cruz, 19
50071 Zaragoza

ASUNTO: Información Pública Estudio Informativo

En relación con el expediente:

Título: "Acondicionamiento de la carretera N-230 de Tortosa a Francia por el Valle de Arán. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella: pp.kk. 107,000 al 150,500. Provincia de Huesca y Lleida".

Carretera: N-230, PK 107,000 al PK 150,500.

Tramo: SOPEIRA-BOCA SUR DEL TUNEL DE VIELLA

Clave: EI2-E-0207

Provincia de: Lleida

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras de fecha 30 de diciembre de 2017, ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Adjunto se remite copia de la Aprobación Provisional ya citada, anuncio del BOE, Documento para la Información Pública en papel y el Estudio Informativo y su Estudio de Impacto Ambiental en soporte digital (formato pdf), para su conocimiento.

EL JEFE DE LA DEMARCACION,

Fdo.: Luis Bonet Linuesa



Jefe de Negociado
Area de Planificación, Proyectos y Obras
Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
C/ de la Marquesa, 12, 2ª planta
08003 Barcelona

Exp. 10/18-AD125

Us trameto adjunt, edicte de referència, un cop ha estat exposat al tauler d'anuncis d'aquest Ajuntament pel període que s'especifica.

- Estudi Informatiu "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" complet. (Clau: EI2-E-0207).



Joan Ubach Isanta
Alcalde

Tremp, 24 d'abril de 2018

ANEJO 4
CERTIFICADOS DE EXPOSICIÓN PÚBLICA

Diligencia

Se hace constar que el presente anuncio ha sido expuesto en el tablón de edictos electrónico de esta corporación del día 22/01/2018 al día 02/03/2018 ambos incluidos.

Datos del anuncio

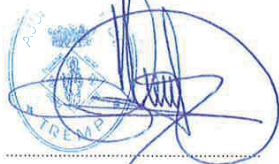
Expediente	EXP.447/2002-OU029
Título del anuncio	Obres carretera N-230 tram Sopeira Boca sud túnel de Vielha
Descripción	Informació pública de l'estudi informatiu i el seu estudi d'impacte ambiental de l'acondicionament de la carretera N-230 tram Sopeira Boca sud Túnel de Vielha

Documentos del anuncio

Documento del anuncio	20180122 N-230 Sopeira.pdf
Resumen del anuncio	WND8xa9E6Ahz5AZGLK8CEmgVkAM=

Datos de registro

Ente de origen	Ministerio de fomento
Registro de entrada	269
Fecha de recepción	22/01/2018



El/La secretario/a
A 3 de Marzo de 2018

Servicio facilitado por

MINISTERIO DE FOMENTO

Entrada

Nº. 201820080000768

12-03-2018 13:16:18



AJUNTAMENT DE VILALLER

DEMARCACIÓ DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN CATALUNYA
JEFE DE LA DEMARCACIÓN
SR. LUIS BONET LINUESA
C/ DE LA MARQUESA, 12
08003 BARCELONA



Señor,

Hacemos referencia al escrito de la Demarcación de Carreteras del Estado en Catalunya y documentación adjunta al mismo, mediante el cual se comunica , por un lado, el sometimiento a información pública y por otro a informe de las administraciones afectadas, todo ello en relación al estudio informativo y estudio de impacto ambiental "Acondicionamiento de la carretera N230. Tramo Sopeira- Boca Sur del nuevo Túnel de Vielha."

En relación al primero de los trámites, información pública, enviamos adjunta la documentación siguiente:

- Certificado de exposición en el tablón electrónico del Ayuntamiento de Vilaller.
- Relación de las alegaciones presentadas ante el registro del Ayuntamiento indicando fecha de presentación .
- Ejemplares originales de las alegaciones presentadas

Atentamente,



La Alcaldesa
María José Erta Ruíz

Vilaller, 8 de març de 2018



AJUNTAMENT DE VILALLER

Jaume-Lluís Colom Gorgues, secretari-interventor de l'Ajuntament de Vilaller

La Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña notificó a este Ayuntamiento de Vilaller que, mediante la Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en fecha 30 de diciembre de 2017, aprobó provisionalmente el Estudio informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira - Boca Sur del nuevo Túne de Vielha "Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

En relación al citado documento, dicho organismo solicitó la inserción, en el Tablón municipal del referido anuncio de información pública.

Y, al objeto de acreditar la inserción de dicho anuncio en el tablero de la corporación,

Certifico:

Que, en el Tablón de anuncios electrónico del Ayuntamiento de Vilaller, desde el día 18 de enero de 2018 incluyendo la fecha de la presente certificación, ha permanecido publicado el anuncio de información pública del Estudio informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira - Boca Sur del nuevo Túne de Vielha "Clave: EI2-E-0207, que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental aprobado provisionalment mediante la Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en fecha 30 de diciembre de 2017.

Y, para que conste y surta los efectos que correspondran, firmo la presente certificación.

Firmado: Jaume-Lluís Colom Gorgues
secretari-interventor



Vilaller, 9 de marzo de 2018.

Vínculo internet:

<https://tauler.seu.cat/pagDetall.do?idEdicte=139018&idens=2524580001>

CERTIFICAT PUBLICACIÓ



Tauler d'anuncis

Torneu al llistat

Anunci d'Informació Pública de l'Estudi informatiu i el seu Estudi d'Impacte Ambiental "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopèira -- Boca Sur del nuevo túnes de Vielha"

La Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya ha notificat a aquest Ajuntament de Vilaller que mitjançant la Resolució de la Direcció General de Carreteres del Minister de Foment, en data 30 de desembre de 2017, va aprovar provisionalment l'Estudi informatiu "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira -- Boca Sur del nuevo túnes de Vielha" Clau: EI2-E-0207 que inclou el corresponent Estudi d'Impacte Ambiental. En relació al susdit document, respecte al qual s'ha acordat sotmetre a informació pública, l'esmentat organisme ha sol·licitat la inserció al Tauler municipal del referit anunci d'informació pública. Aquest anunci porta per objecte donar compliment a la sol·licitud esmentada. S'adjunten els documents següents: - Tramesa de la sol·licitud - Còpia de l'Anunci publicat al BOE - Resolució d'aprovació.

Descarrega document
(PDF: 396 KB)

Període d'exposició:	Del 18/01/2018 - Evidència EXE
Tipus de documents:	Publicació - Anunci
Matèries:	Demarcació territorial
Procedència:	Interna - Àrea de gestió - Àrea de Presidència



MINISTERIO DE FOMENTO

Entrada

Nº. 201820080000844

16-03-2018 13:23:15

Ayuntamiento de Bonansa (Huesca)

AYUNTAMIENTO DE BONANSA	
REGISTRO GENERAL	
ENTRADA	SALIDA
N.º /	N.º 16
Fecha /	Fecha 14-03-18

Expediente Nº: 3/2018
Procedimiento: Procedimiento Genérico

MINISTERIO DE FOMENTO
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUNYA
C/ de La Marquesa, 12
08003-BARCELONA

ASUNTO: Información Pública del Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Vielha".

Atendiendo lo interesado en su escrito de 11 de enero de 2018, con entrada en este Ayuntamiento el 17-01-2018, adjunto se remite certificado de exposición pública, en Tablón de Anuncios de este Ayuntamiento, la Nota-Anuncio por la que se somete a información pública del Estudio Informativo y su estudio de impacto ambiental del "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Vielha. Calve EI2-E-0207", acompañando las alegaciones presentadas presentadas ante este Ayuntamiento durante el plazo de exposición pública.

Bonansa, a 13 de Marzo de 2018.

El Alcalde
Fdo.: Marcelino Iglesias Cuartero

(Documento firmado electrónicamente)



Cod. Validación: 47FXLP70ZQ7ZJFGR6D30DMQWV | Verificación: <http://bonansa.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 1



Ayuntamiento de Bonansa (Huesca)

Expediente Nº: 3/2018
Procedimiento: Procedimiento Genérico
Asunto: Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Vielha. Clave EI2-E-0207"

CERTIFICADO de Información Pública

José Antº. Túnica Barrabés, Secretario de Administración Local en ejercicio en el Ayuntamiento de BONANSA (Huesca),

CERTIFICO:

- I. Que el Anuncio correspondiente a la Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, correspondiente a la aprobación provisional del Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Vielha. Clave EI2-E-0207" que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental; ha permanecido publicado en Tablón de Anuncios del Ayuntamiento de Sopeira, por el plazo de más de treinta días hábiles, desde el día 22/01/2018 hasta el 09/03/2018.
- II.- Que durante dicho periodo de exposición pública, se han presentado en este Ayuntamiento las siguientes ALEGACIONES:
 - Alegación presentada por D. José Ramón Domeng Llevot (DNI.: 77108930G)

Y para que conste a los efectos que proceda ante el Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en Catalunya, se expide la presente, de orden y con el visto bueno del Sr. Alcalde D. Macelino Iglesias Cuartero, en Bonansa a 13 de Marzo de 2018.

Vº Bº
El Alcalde
Fdo: Marcelino Iglesias Cuartero

El Secretario
Fdo: José Antonio Tunica.

(Documento firmado electrónicamente)



Cod. Validación: MUX6Z9QDAMQY2MXY2NY6P7FA | Verificación: <http://bonansa.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 1

Marcelino Iglesias Cuartero (1 de 2)
Alcalde
Fecha Firma: 13/03/2018
HASH: 00803170140268989cc142095bb13e

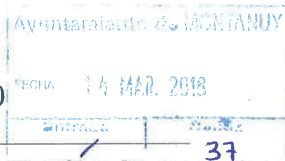


Marcelino Iglesias Cuartero (1 de 2)
Alcalde
Fecha Firma: 13/03/2018
HASH: 00803170140268989cc142095bb13e



José Antonio Túnica Barrabés (2 de 2)
Secretario
Fecha Firma: 13/03/2018
HASH: 36803170140268989cc142095bb13e





Expediente Nº: 9/2018
Procedimiento: Procedimiento Genérico

MINISTERIO DE FOMENTO
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUNYA
C/ de La Marquesa, 12
08003-BARCELONA

ASUNTO: Información Pública del Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Vielha".

Atendiendo lo interesado en su escrito de 11 de enero de 2018, con entrada en este Ayuntamiento el 17-01-2018, adjunto se remite certificado de exposición pública, en Tablón de Anuncios de este Ayuntamiento, la Nota-Anuncio por la que se somete a información pública el Estudio Informativo y su estudio de impacto ambiental del "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Vielha. Clave EI2-E-0207", acompañando las alegaciones presentadas ante este Ayuntamiento durante el plazo de exposición pública.

Montanuy, a 13 de Marzo de 2018.

La Alcaldesa
Fdo.: Esther Cereza Quintana

(Documento firmado electrónicamente)

MINISTERIO DE FOMENTO
Entrada
Nº. 201820080000842
18-03-2018 12:24:22



Cód. Validación: 5YNN1DXX57687ZJA4D47E | Verificación: http://montanuy.sedelectronica.es/ Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 1



Expediente Nº: 9/2018
Procedimiento: Procedimiento Genérico
Asunto: Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Vielha. Clave EI2-E-0207"

CERTIFICADO de Información Pública

José Antº. Túnica Barrabés, Secretario de Administración Local en ejercicio en el Ayuntamiento de MONTANUY(Huesca),

CERTIFICO:

- I. Que el Anuncio correspondiente a la Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, correspondiente a la aprobación provisional del Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Vielha. Clave EI2-E-0207" que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental; ha permanecido publicado en Tablón de Anuncios del Ayuntamiento de Montanuy, por el plazo de más de treinta días hábiles, desde el día 22/01/2018 hasta el 09/03/2018.
- II.- Que durante dicho periodo de exposición pública, se han presentado en este Ayuntamiento las siguientes ALEGACIONES:
 - Alegación presentada por D. Jaime Palacín Porté (DNI: 73192474-B).
 - Alegación presentada por D. Manuel García Montull (DNI: 40845532-Q).
 - Alegación presentada por D. Melchor Donés Ariño (DNI: 18123395-Q).
 - Alegación presentada por D. José Luis Tahüll Farré (DNI: 73197092-Y).
 - Alegación presentada por Da. Laura Rodríguez Lapedra (DNI: 41095781-W).
 - Alegación presentada por Da. Alicia Joaniquet Coyo (DNI: 41093929-J).
 - Alegación presentada por Da. Laura Vigo Estany (DNI: 41096396-L).

Y para que conste a los efectos que proceda ante el Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en Catalunya, se expide la presente, de orden y con el visto bueno de la Sra. Alcaldesa Dª. Esther Cereza Quintana, en Montanuy a 13 de Marzo de 2018.

Vº Bº
La Alcaldesa
Fdo: Esther Cereza Quintana

El Secretario
Fdo: José Antonio Tunica.

(Documento firmado electrónicamente)



Cód. Validación: 3S4AEQGF576CSGXFFJKYVW4 | Verificación: http://montanuy.sedelectronica.es/ Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 1

ESTHER CEREZA QUINTANA (1 de 1)
ALCALDESA
Fecha Firma: 13/03/2018
HASH: a60181c37b68e214f17a2c6b945221



ESTHER CEREZA QUINTANA (1 de 2)
ALCALDESA
Fecha Firma: 13/03/2018
HASH: a60181c37b68e214f17a2c6b945221



José Antonio Túnica Barrabés (2 de 2)
Secretario
Fecha Firma: 13/03/2018
HASH: 9600617074c2c26894c7420396b19e





Ajuntament del Pont de Suert
Alta Ribagorça

AJUNTAMENT DEL PONT DE SUERT	
Data	Entrada nº
30/04/18	0111
Sortida nº	
0111	

MFOM D.C. BARCELONA

Entrada

Nº. 201820080001342

03-05-2018 13:34:08

Ministerio de Fomento
Sr. Vidal Bueno Martín
Area de Planificación, Proyectos y Obras
Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
C. de la Marquesa, 12, 2ª planta
08003 BARCELONA

Us faig tramesa del certificat que acredita l'exposició al públic del Document per a la Informació Pública amb l'Estudi Informatiu "Acondicionamiento de la carretera n-230. Tramo: Sopeira – Boca Sur del nuevo túnel de Vielha" (Clau: EI2-E-0207).

Atentament

L'alcalde



Jose Antonio Troguet Ballarín

El Pont de Suert, 23 d'abril de 2018



Ajuntament del Pont de Suert
Alta Ribagorça

Cristobal Blancas León, secretari de l'Ajuntament del Pont de Suert

CERTIFICO:

Que l'anunci referent a l'exposició del Document per a la Informació Pública amb l'Estudi Informatiu "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Viella" (Clau: EI2-E-0207) ha estat exposat al públic durant el període següent:

- 30 dies hàbils, de 25 de gener a 9 de març de 2018

Que l'Ajuntament ha rebut de manera directa o indirectament les que es detallen tot seguit i que cada particular o entitat les ha fet arribar en nom propi a la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya:

<u>Data/Entrada</u>	<u>Nom i Cognoms/Entitat</u>
02-03-18 / 0106	Matilde Saura Dies
08-03-18 / 0124	Jose Manuel Saura Subirana
08-03-18 / 0125	Sebastià Cierco Carrera
08-03-18 / 0126	Blanca Iglesias Ricou
06-03-18	Antonio Tahull Palacín
Febrer 2018	Consell Comarcal de l'Alta Ribagorça
02-03-18	Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife)
Febrer 2018	Sindic de la Val d'Aran
05-03-18	Catalunya en Comú

Que aquest Consistori també ha presentat al·legacions a l'esmentat Estudi Informatiu.

I, perquè així consti, expedixo aquest certificat amb el vist i plau de l'alcalde.

El Pont de Suert, 23 d'abril de 2018




Vist i plau
L'alcalde



Jose Antonio Troguet Ballarín



Ayuntamiento de Sopeira (Huesca)

MINISTERIO DE FOMENTO
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUNYA
 C/ de La Marquesa, 12
08003-BARCELONA

ASUNTO: Información Pública del Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Vielha".

Atendiendo lo interesado en su escrito de 11 de enero de 2018, con entrada en este Ayuntamiento el 17-01-2018, adjunto se remite certificado de exposición pública, en Tablón de Anuncios de este Ayuntamiento, la Nota-Anuncio por la que se somete a información pública del Estudio Informativo y su estudio de impacto ambiental del "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Vielha. Calve EI2-E-0207"

Sopeira, a 12 de Marzo de 2018.

El Alcalde

Fdo: José M.ª Ariño Palacín

(Documento firmado electrónicamente)



Cód. Validación: A1Y6R9DX-EDCC48PATSX-KCFW | Verificación: <http://sopeira.sedelectronica.es>

Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 1



Ayuntamiento de Sopeira (Huesca)

CERTIFICADO de Información Pública

José Antº. Túnica Barrabés, Secretario de Administración Local en ejercicio en el Ayuntamiento de SOPEIRA (Huesca),

CERTIFICO:

I. Que el Anuncio correspondiente a la Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de fecha 30 de diciembre de 2017, correspondiente a la aprobación provisional del Estudio Informativo: "Acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Sopeira-Boca Sur del nuevo túnel de Vielha. Clave EI2-E-0207" que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental; ha permanecido publicado en Tablón de Anuncios del Ayuntamiento de Sopeira, por el plazo de más de treinta días hábiles, desde el día 22/01/2018 hasta el 08/03/2018.

II.- Que durante dicho periodo de exposición pública no se han recibido en esta Administración municipal ninguna sobre el mismo.

Y para que conste a los efectos que proceda ante el Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en Catalunya, se expide la presente, de orden y con el visto bueno del Sr. Alcalde D. José Maria ariño Palacin, en Sopeira a 12 de Marzo de 2018.

Vº Bº

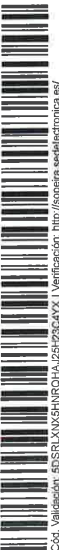
El Alcalde

Fdo: José Mª Ariño Palacin.

El Secretario

Fdo: José Antonio Tunica.

(documento firmado electrónicamente)



Cód. Validación: 5DSRFXN3SHNRCH4L2Z426C4YX | Verificación: <http://sopeira.sedelectronica.es>

Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 1



Expediente Nº: 3/2018
Procedimiento: Procedimiento Genérico
Fecha de apertura: 22/01/2018

CERTIFICADO DE PUBLICACIÓN EN EL TABLÓN DE ANUNCIOS

PRIMERO. Que la entidad Ayuntamiento de Sopeira (Huesca) tiene habilitada una sede electrónica con la plataforma «esPublico Gestiona» accesible a través de internet en la dirección <http://sopeira.sedelectronica.es>, y que cuenta con un espacio de Tablón de Anuncios.

SEGUNDO. Que de acuerdo con la información obrante en nuestros sistemas informáticos, el día 22/01/2018 se publicó en el tablón de anuncios el siguiente documento:

Documento: Publicación BOE. Período información pública.
Huella digital MD5: dd77d9176b8c471b4268d735027a6eb6
Huella digital SHA1: a3305e8957e27d8aa994726a7487a15f2090794a

TERCERO. Que dicho documento ha estado publicado durante 32 días, y dejó de estarlo el 23/02/2018.

En Sopeira, a 24/02/2018

ESTE DOCUMENTO HA SIDO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE.

